

**COMMISSIONE VIII**  
**AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**AUDIZIONE**

**14.**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 9 FEBBRAIO 2022**

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE **ALESSIA ROTTA**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Fregolent Silvia (IV) .....	11
Rotta Alessia, <i>Presidente</i> .....	3	Giovannini Enrico, <i>Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i> .....	3, 14
<b>Audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, nell'ambito dell'esame della Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), riferita all'anno 2021 (Doc. CCLXIII, n. 1) (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):</b>		Labriola Vincenza (FI) .....	14
Rotta Alessia, <i>Presidente</i> .....	3, 8, 13, 14, 19	Lucchini Elena (LEGA) .....	8
Ciagà Graziella Leyla (PD) .....	12	Maraia Generoso (M5S) .....	11
Foti Tommaso (Fdi) .....	9	Mazzetti Erica (FI) .....	10
		Patassini Tullio (LEGA) .....	14
		Ruffino Daniela (CI) .....	13
		<i>ALLEGATO: Documentazione depositata nel corso dell'audizione</i> .....	20

**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; Coraggio Italia: CI; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Alternativa: Misto-A; Misto-MAIE-PSI-Facciamoeco: Misto-MAIE-PSI-FE; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Rinascimento ADC: Misto-Nci-USEI-R-AC; Misto-Manifesta, Potere al Popolo, Partito della Rifondazione Comunista - Sinistra Europea: Misto-M-PP-RCSE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Azione+Europa-Radicali Italiani: Misto-A-+E-RI.**

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE  
ALESSIA ROTTA

**La seduta comincia alle 14.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

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

**Audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, nell'ambito dell'esame della Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), riferita all'anno 2021 (Doc. CCLXIII, n. 1).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, nell'ambito dell'esame della Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), riferita all'anno 2021 (Doc. CCLXIII, n. 1).

Ricordo che nella seduta di ieri, il relatore Giuseppe D'Ippolito ha svolto la relazione introduttiva e che l'esame del documento in Commissione avviene ai sensi dell'articolo 124 del Regolamento. Comunico altresì che l'ufficio di presidenza ha già deliberato di svolgere anche l'audizione del Ministro Cingolani — congiuntamente alla Commissione Attività produttive e Agricoltura — il prossimo martedì 15 febbraio.

Prima di cedere la parola al Ministro, per un ordinato svolgimento del dibattito, sarà data la parola ad un deputato per gruppo per un massimo di cinque minuti.

Ulteriori interventi, per un massimo di tre minuti, saranno ammessi nella misura in cui siano compatibili con i tempi da riservare alla replica del Ministro. Invito i gruppi già ad iscriversi e a comunicarlo alla Presidenza.

Nel ringraziare il Ministro Giovannini — anche perché è qui fisicamente, in presenza — per la sua partecipazione ai lavori ai lavori della Commissione, gli cedo la parola per lo svolgimento della relazione. Prego, Ministro Giovannini.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Grazie, presidente, buongiorno a tutti. È un piacere essere qui in presenza, dopo molti incontri a distanza. Ho predisposto delle *slide* che chiederei alla regia di proiettare.

Nella mia relazione farò riferimento non solo al PNRR in senso stretto, ma anche al Piano complementare di competenza del Ministero. Parliamo complessivamente di 61,4 miliardi, di cui il 70 per cento è orientato e classificabile come contrasto al cambiamento climatico e il 55 per cento è orientato al Sud.

Gli interventi del Ministero che contribuiscono maggiormente alla lotta ai cambiamenti climatici riguardano sia la Missione 2 che la Missione 3, cioè lo sviluppo del trasporto rapido di massa, la sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario e stradale, la sostituzione degli attuali bus con bus elettrici e il rinnovo del parco autobus ferroviario regionale, le infrastrutture idriche e il Piano nazionale delle ciclovie. Per la Missione 3, Infrastrutture per una mobilità sostenibile, i due pilastri principali sono la rete ferroviaria ad alta velocità e alta capacità, ma anche i collegamenti regionali e l'*upgrade* dell'elettrificazione delle linee al Sud.

In termini di missione e componenti, ricordo che dei 61,4 miliardi gran parte riguardano la Missione 3, Infrastrutture per una mobilità sostenibile, ma il Ministero è responsabile anche di programmi che afferiscono alle altre missioni. In termini quantitativi troverete nella documentazione una *slide* che vi dà un'immagine anche immediatamente comprensibile della distribuzione dei fondi, con un grande spazio per lo sviluppo della rete ferroviaria. Poi 5,2 miliardi per la rigenerazione urbana e l'*housing* sociale, 4 miliardi per la riqualificazione del parco mezzi e via via gli altri interventi.

Per tipologia di investimento, parliamo di 52,9 miliardi per opere pubbliche, 6,9 miliardi per acquisti di beni e servizi e 1,6 miliardi di contributi alle imprese. Nel primo caso parliamo di infrastrutture ferroviarie e idriche, edilizia sociale e penitenziaria. Nel secondo caso, di acquisto di autobus *green* e rinnovo treni. Tutto questo per dire che nell'ambito delle attività del Ministero non c'è soltanto la costruzione di infrastrutture, ma in alcuni casi - l'11 per cento - sono acquisti di beni e servizi e si realizzano attraverso bandi o uso di bandi standard, per esempio predisposti da CONSIP o già utilizzati nel passato dalla regione, ad esempio per l'acquisto di autobus *green*.

Chi sono i soggetti attuatori? Abbiamo 35 miliardi complessivamente - ripeto, parlo di PNRR più Piano nazionale complementare - e i soggetti attuatori sono Rete ferroviaria italiana per il 57 per cento, gli enti territoriali per 13, 4 miliardi, i concessionari e le società di gestione per 7 miliardi e via via agli altri. È un elemento importante per comprendere la tipologia di soggetti attuatori che, rispetto ad altri Ministeri, sono in numero relativamente limitato.

Rete ferroviaria italiana è un soggetto unico, naturalmente, le regioni sono 21, le Autorità di sistema portuale sono 16. Anche se ci sono dei casi specifici come il PINQuA (Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare), tipicamente non arriviamo al livello comunale. Questo è un punto importante che spiega anche una

serie di effetti, anche di maggiore o minore complessità rispetto ad altri temi della missione del PNRR.

Nel 2021 il nostro Ministero ha già distribuito il 99 per cento dei 61,4 miliardi. Su questo vorrei fare una precisazione, ma anche un elogio. Di questo 99 per cento - 60,6 miliardi - una parte è Rete ferroviaria italiana, l'abbiamo detto prima, ma oltre 25 miliardi sono stati distribuiti a soggetti attuatori sul territorio e quindi regioni, eccetera, attraverso accordi conseguiti, sottoscritti in Conferenza Stato-regioni, in Conferenza unificata. Il fatto di aver concordato in pochi mesi la distribuzione di 25,5 miliardi di investimenti è un fatto, forse, senza precedenti che testimonia l'impegno, anche degli enti territoriali, nel procedere con la massima velocità. Se avessimo dovuto usare i tempi *standard* del passato... sappiamo che questi accordi richiedevano molti mesi di lavoro.

In termini di traguardi e obiettivi, 53 traguardi e obiettivi finali del PNRR vanno raggiunti entro il 2026, 43 per investimenti e 10 per riforme. Noi abbiamo già conseguito tutti gli obiettivi 2021 e già due traguardi per il 2022. Vorrei sottolineare questo, anche a fronte di alcune notizie di stampa che dicono che siamo in ritardo. Il nostro Ministero è addirittura in anticipo, perché abbiamo distribuito il 99 per cento delle risorse, abbiamo fatto tutto ciò che doveva essere fatto nel 2021 e abbiamo già fatto due riforme per il 2022.

Nel 2022 sono previsti sette traguardi, quattro per riforme di cui al punto 2 già raggiunti e tre per investimenti.

Alcuni riguardano l'allocazione dei fondi, per esempio entro il primo trimestre per i fondi del PINQuA devono essere sottoscritti il 30 per cento dei contratti con i soggetti attuatori - questo è l'obiettivo -, ma noi abbiamo già fatto tutti i decreti, gli accordi standard, quindi potremmo arrivare a firmare tutti gli accordi, non solo il 30 per cento. Così come entro l'anno è prevista l'assegnazione di alcune gare sull'alta velocità per alcuni lotti che in realtà sono già state assegnate. Da questo punto di vista siamo decisamente avanti, in grado di rispettare i *target*. Anche perché - come

dicevo prima – il sistema di assegnazione e rendicontazione delle risorse è particolare, visto un numero non elevatissimo di soggetti attuatori. Abbiamo messo in campo un sistema di monitoraggio di tutta la fase ascendente e poi quella discendente, con l'aiuto di SOGEI (Società Generale d'Informatica) che è stato considerato dal Ministero dell'economia e delle finanze e dalla Presidenza del Consiglio un *unicum* in quanto a dettaglio, precisione e articolazione. Probabilmente sarà un sistema che potrebbe essere usato anche da altri ministeri.

Veniamo ai traguardi raggiunti per gli investimenti nel 2021. In primo luogo, il supporto alla filiera produttiva degli autobus elettrici, che prevede la realizzazione di 45 progetti di trasformazione industriale. Si discute tanto in queste ore, in questi giorni, di supporto alle filiere dell'*automotive*, a fronte della transizione ecologica. Ci sono 300 milioni che sono stati destinati in particolare alla filiera degli autobus, proprio perché – a fronte degli investimenti del PNRR molto rilevanti, che però sono una parte ridotta di tutti gli investimenti necessari per rimpiazzare i circa 40 mila autobus che abbiamo in Italia – c'è una straordinaria opportunità di *business* per realizzare fabbriche, impianti di produzione di questi autobus sul nostro Paese. Per cui questi 300 milioni vanno a finanziare progetti di trasformazione industriale. L'investimento per le zone economiche speciali è già stato completato. Il decreto è in corso di registrazione alla Corte dei conti, ma è stato emanato il 3 dicembre 2021.

In termini di riforme, abbiamo le cinque riforme che sono già state realizzate nel 2021. Si tratta della valutazione dei progetti nel settore dei sistemi TPL (trasporto pubblico locale), impianti fissi e trasporto rapido di massa, la riforma dell'*iter* approvativo del contratto di programma tra Ministero e RFI, l'accelerazione dell'*iter* autorizzativo dei progetti ferroviari, il trasferimento della titolarità di ponti e viadotti delle strade di secondo livello ai titolari delle strade di primo livello e la pubblicazione delle linee guida

per la classificazione, valutazione e monitoraggio di rischio e sicurezza ponti. Tutti questi interventi sono stati già compiuti e come vedete c'è un *fil rouge* che unisce questi cinque interventi: da un lato la velocizzazione dei processi di programmazione e realizzazione degli interventi, dall'altro la messa in sicurezza delle nostre infrastrutture. A tale proposito segnalo che proprio venerdì scorso sono stati pubblicati i rapporti delle Commissioni guidate dal professor Carraro e dal professor Pamolli.

Ho lasciato alla presidente una copia di questi rapporti, in particolare quello del professor Carraro sull'esposizione/vulnerabilità delle infrastrutture alla crisi climatica e ai cambiamenti climatici, che spiega perché anche nella legge di bilancio abbiamo fatto degli investimenti molto consistenti per mettere in sicurezza le nostre infrastrutture, particolarmente quelle stradali. Vorrei ricordare che, date le regole europee, non era possibile utilizzare i fondi del PNRR per infrastrutture stradali, per cui noi tra le altre cose abbiamo messo ordine nel sistema chiarendo chi è responsabile e di cosa; pensate ai ponti che attraversano l'autostrada, sono ponti di strade comunali o provinciali, storicamente c'è stato un conflitto di attribuzione che adesso è risolto. Nel caso particolare che ho visto, la responsabilità di quel ponte sopra l'autostrada è presso il concessionario dell'autostrada, quindi si chiarisce chi ha le responsabilità.

Per ciò che concerne il 2022 ci sono tre investimenti. Uno l'ho già citato, il Programma innovativo della qualità dell'abitare, il secondo sono i collegamenti ferroviari dell'alta velocità per il Sud – e qui i *target* sono espressi in termini di aggiudicazione degli appalti per la realizzazione di alcuni lotti delle linee alta velocità Napoli-Bari e Palermo-Catania –, e poi lo sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) che è un elemento straordinariamente importante, perché grazie all'adozione di questo sistema – a parità di infrastruttura – potranno circolare più treni in sicurezza. Questo vuol dire

poter potenziare l'offerta di trasporto, di mobilità senza consumare suolo, senza dover costruire nuove infrastrutture.

Per ciò che concerne le riforme 2022, due — come dicevo — sono già state conseguite.

Da un lato la semplificazione normativa e il rafforzamento della *governance* per la realizzazione di investimenti nelle infrastrutture di approvvigionamento idrico. Vorrei ricordare che tra il PNRR e il Piano complementare ci sono investimenti molto consistenti, finalmente, per mettere in sicurezza e potenziare le infrastrutture idriche, soprattutto nel Mezzogiorno.

Poi la semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica in ambito portuale. Qui si tratta di una riforma attesa da molto tempo che, di nuovo, risolve i conflitti di attribuzione tra comuni e Autorità portuale. Come sapete, molti dei nostri porti principali sono all'interno delle città, hanno bisogno di essere non solo trasformati in senso *green*, ma anche potenziati in funzione dell'evoluzione dei traffici. Questa riforma ha in qualche modo chiarito le responsabilità delle Autorità di sistema portuale dei comuni e naturalmente delle regioni che hanno una responsabilità complessiva di pianificazione del territorio.

Le due riforme per il 2022 sono l'aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali e la semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di *cold ironing*. Questo secondo intervento è fondamentale per poter realizzare gli investimenti sul *cold ironing*, cioè l'elettificazione delle banchine per consentire alle navi di spegnere i loro motori quando sono in porto. È una riforma assolutamente fondamentale, stiamo dialogando con il MiTE, con ARERA (Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente) e con i soggetti del settore, e speriamo a breve di riuscire a completare. Tenete presente che queste due riforme sono previste per il quarto trimestre 2022, ma — come dicevo — noi contiamo di anticiparne decisamente la realizzazione.

Una domanda che mi viene spesso fatta anche dai media è: « Dov'è il PNRR? Dove

lo possiamo vedere? » Lo possiamo vedere negli uffici. Oggi, per esempio, ho fatto una ricognizione dello stato delle pratiche in tutte le Autorità di sistema portuale — ho preferito non farvelo vedere perché sarebbe stato troppo lungo — ma posso dirvi che le gare già sono partite e sono in fase di aggiudicazione.

Non ci sono dei cantieri PNRR? Ebbene sì, ci sono quelli aperti in ambito ferroviario, cioè il progetto unico del nodo di Genova, il Terzo Valico dei Giovi che tra l'altro è stato visitato oggi al Presidente del Consiglio, l'itinerario Napoli-Bari, la linea alta velocità/alta capacità Brescia-Verona-Vicenza-Padova e poi l'itinerario Palermo-Catania. La ragione è molto semplice, sul PNRR sono stati spostati alcuni progetti che erano già in corso e in questo modo è stato scaricato il bilancio ordinario. Non ci sono i maghi, ma questa è la spiegazione. La buona notizia — come descritto nel documento che è disponibile sul sito del Ministero — è che i progetti di fattibilità tecnico-economica per i nuovi interventi sono già stati presentati o adottati.

Che *governance* ci siamo dati? Cosa ha guidato i nostri interventi? Ricorderete che quando è cambiato il nome del Ministero da Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in molti mi domandavano: « La mobilità sostenibile più o meno sappiamo di che si tratta, ma le infrastrutture sostenibili cosa sono? » Il riferimento che io ho utilizzato varie volte sono i principi del G20 per le infrastrutture sostenibili, che sottolineano la necessità di massimizzare l'impatto positivo delle infrastrutture — anche di tipo sociale e ambientale, non solo economico — l'aumento dell'efficienza economica tenendo conto dell'intero ciclo di vita, effettuare una valutazione degli impatti ambientali, assicurare la resilienza delle infrastrutture a fronte di disastri naturali e di altri rischi, considerare la dimensione sociale dell'investimento e rafforzare la *governance* delle infrastrutture, in particolare con la partecipazione dei territori alla discussione sulle infrastrutture. Questi sei punti sono stati in qualche modo un punto di riferimento in

tutto quello che il Ministero ha fatto nell'ultimo anno; ad esempio le nuove linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica prevedono una relazione di sostenibilità in cui RFI o gli altri soggetti devono illustrare – attraverso una relazione basata sulle migliori pratiche internazionali – che tipo di impatto avrà quell'infrastruttura sull'ambiente, ma non solo. Così come il potenziamento del dibattito pubblico, vedremo tra breve un esempio.

Il Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, previsto dal decreto-legge n. 77 del 2021, convertito nella legge n. 108 del 2021, deve occuparsi di una serie di progetti, in particolare dei dieci progetti dell'allegato 4, che sono i dieci progetti più complessi. La diga foranea di Genova, la Salerno-Reggio Calabria ferroviaria di alta velocità, la diga di Campolattaro, la Roma-Pescara, eccetera.

Il Comitato che è stato creato e riunisce in sé anche una valutazione sia della VIA che dell'impatto paesaggistico – o meglio deve trovare una sintesi su ciò che emerge nei vari pareri, compresi quelli sulla stabilità e sulla sicurezza ingegneristica delle opere – ha finora esaminato 21 progetti o deve esaminare 21 progetti; di questi 12 sono finanziati da risorse PNRR, uno in parte dal PNRR, sette da risorse nazionali e uno dal Piano complementare. Di questi, 14 progetti sono già stati analizzati e i pareri sono stati già emessi e cinque progetti sono in corso di esame. Questa pratica ci insegna che questo elemento - di mettere insieme le diverse competenze, invece di far viaggiare la documentazione da un ministero all'altro - effettivamente sta velocizzando in modo straordinario il processo e consente di trovare delle sintesi molto importanti su progetti molto complessi come quelli riportati nella nota.

Mi avvio alla conclusione, presidente. Ho parlato della relazione di sostenibilità, che fa parte dei progetti di fattibilità tecnico-economica. Vorrei ricordare che la reingegnerizzazione dei processi autorizzativi ci ha fatto mettere una forte enfasi non sul progetto esecutivo né sul progetto di fattibilità, che stanno all'inizio e alla fine del

processo, ma sul progetto di fattibilità tecnico-economica che diventa centrale, per esempio, per realizzare gli appalti integrati che non potevano essere fatti sul progetto di fattibilità troppo generico. Se, invece, si doveva aspettare il progetto esecutivo, il rischio era di arrivare troppo in ritardo, perché un cambiamento avrebbe determinato – come in un gioco dell'oca – la ripartenza dei processi.

In questo progetto di fattibilità tecnico-economica – le cui linee guida sono state rilasciate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici – è entrata anche la relazione di sostenibilità che, come vedete, non guarda solo la dimensione ambientale, ma anche quella sociale, economica, istituzionale di *governance*, prendendo in qualche modo le migliori pratiche internazionali. Naturalmente, anche visto che siamo in questa Commissione, viene fatta un'analisi particolare della verifica, della coerenza con il principio *Do No Significant Harm* (DNSH) che è centrale nel PNRR. Proprio da questo punto di vista – come vedrete in una *slide* – viene fatta una verifica degli eventuali contributi significativi su uno o più dei sei obiettivi ambientali prioritari in ambito UE e la verifica del rispetto del principio rispetto a questi obiettivi. È un cambiamento epocale nel modo di fare le infrastrutture in Italia. Scusate l'enfasi con cui sottolineo questo punto, perché invece di vedere le questioni ambientali come un fattore di blocco, sono incorporate fin dall'inizio nel disegno degli interventi. Non diventano elemento di freno a valle, ma un elemento di stimolo e di cambiamento a monte del processo. Questo è il cambiamento che mi sento di definire epocale nel modo in cui le infrastrutture del PNRR, ma anche le altre, verranno disegnate, coerentemente anche col cambio di nome del Ministero.

Il dibattito pubblico è un elemento molto importante, come ho ricordato prima; vorrei segnalare che nonostante i tempi ristretti – perché abbiamo compresso anche quei tempi come tutti gli altri tempi sulla progettazione, sui pareri della VIA, eccetera – l'esperienza attuale è estremamente positiva. Ad oggi sono stati avviati nove dibattiti pubblici. Ricordo tra l'altro, che

con una mia deliberazione ho abbassato la soglia oltre la quale è obbligatorio il dibattito pubblico. Rispetto alla visione precedente, che addirittura vedeva il dibattito pubblico come un ostacolo alla velocizzazione, siamo non solo stati capaci di recuperare questo ruolo, ma anche di applicarlo a un numero maggiore di opere. In una *slide* è contenuta una mappa in cui vedrete le opere che al momento sono soggette ai nove dibattiti pubblici. Naturalmente per le opere complesse, divise in lotti, c'è più di un dibattito pubblico, visto che le comunità sono diverse. L'esempio del dibattito pubblico sulla circonvallazione alta velocità di Trento sulla direttrice Brennero è quasi conclusa. Ci sono stati più di 1000 partecipanti al dibattito, quasi 6000 persone sono state raggiunte anche attraverso i *social*, ci sono stati 17 incontri, di cui 6 con il pubblico e 11 con i tecnici. Sono stati forniti 53 documenti di commento preparati dagli *stakeholder* e 125 articoli di stampa. Il dibattito è concluso, il coordinatore ha presentato la relazione conclusiva e ora si è in attesa del parere della Conferenza di servizi.

Fatemi concludere con una sottolineatura rispetto a ciò che è accaduto ieri nell'Aula di Montecitorio, cioè il voto definitivo sull'inserimento in Costituzione della tutela dell'ambiente, degli ecosistemi, della biodiversità. Non posso non sottolineare — cosa che ho fatto anche sulla stampa con un articolo pubblicato oggi — la mia grande gioia per questo cambiamento, visto che per sei anni, come portavoce dell'Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile, ho sostenuto questa posizione, in particolare l'inserimento in Costituzione del principio di giustizia intergenerazionale, accanto all'ambiente e agli altri aspetti. Questo principio era assente.

Faccio questa sottolineatura perché, sempre nella mia vita precedente, avevo spinto per cambiare il nome del CIPE in CIPESS, Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile. Coerentemente con questo, il Presidente del Consiglio a dicembre ha emanato una direttiva con i nuovi criteri con i quali devono essere fatti tutti i progetti che vanno

al CIPESS. Con un po' di *insider information*, se volete, quest'anno — come ho provato a dimostrare — il Ministero si è avvantaggiato su tutti questi temi definendo linee guida, procedure e obiettivi che sono già in linea fundamentalmente con il cambiamento costituzionale. Grazie, presidente.

PRESIDENTE. Grazie a lei, Ministro. Io ho già degli iscritti a parlare, chi vuole aggiungersi lo dica alla Presidenza. Onorevole Lucchini che vedo già collegata, a seguire onorevole Foti, onorevole Mazzetti, onorevole Fregolent, onorevole Maraia. Prego, onorevole Lucchini.

ELENA LUCCHINI (*intervento da remoto*). Grazie presidente. Ringrazio anche il Ministro per la sua relazione. Ho qualche domanda che vorrei porle, la prima è più puntuale e precisa. Ricollegandomi a quanto riportato nel documento sullo stato di attuazione del PNRR, in merito in particolare modo alla scheda di sintesi del suo Ministero, dove si parla degli investimenti per gli interventi ferroviari, abbiamo sentito — anche da quello che lei ci ha appena detto — che si tratta di investimenti molto importanti del PNRR, in relazione al documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci che è, tra l'altro, in discussione nella Commissione Trasporti, so che a breve dovrebbero iniziare le audizioni.

Ci sono delle opere per le quali è in corso lo studio di fattibilità e, tra quelle prioritarie in Lombardia, c'è il quadruplicamento ferroviario della tratta Voghera-Pavia, che è esattamente il prosieguo del quadruplicamento della tratta Tortona-Voghera e della parte che precede il quadruplicamento della tratta Milano-Rogoredo-Pavia. Per le due opere che ho citato prima è già previsto il commissario ed è lo stesso, il dottor Vincenzo Macello. Mi pare pertanto naturale che anche questa opera venga commissariata e assegnata al medesimo commissario. Volevo capire e sapere da lei, a questo proposito, se è fattibile una soluzione di questo tipo per poter abbreviare le procedure, anche perché le altre due opere da sole di fatto non garantiscono la conti-

nuità del percorso e rimarrebbe interrotto questo tratto in questa parte fondamentale per garantire il prosieguo di tutta l'opera.

La seconda domanda che volevo porre è un'attenzione sulla risoluzione che stiamo trattando in queste ultime due settimane, sui ponti ubicati sul bacino del Po. Da parte di tutte le forze politiche e dei vari soggetti che abbiamo audito — comuni, province, regioni, ma da parte un po' di tutti — c'è un coro unanime nel chiedere di destinare una parte dei fondi del PNRR anche alla manutenzione, ma soprattutto alla realizzazione, di nuovi ponti sul bacino del Po. Inoltre si chiede — sempre da parte un po' di tutti — anche un commissario o più commissari per abbreviare le procedure per la realizzazione di questi nuovi ponti.

Ormai è stato dimostrato che la sola manutenzione, strada facendo, non è più sufficiente, non è più risolutiva. Abbiamo visto che c'è un dispendio enorme anche di risorse che non permettono di risolvere in maniera veramente esaustiva questo problema. Pertanto le chiedo se il suo Ministero intende stanziare parte di queste risorse del PNRR per costruire e realizzare nuovi ponti e se, a fronte anche delle continue richieste e delle continue sollecitazioni che ci provengono da tutte le parti, ma che stanno anche portando avanti tutte un po' tutte le forze politiche, si intende cambiare idea, prevedendo anche la nomina di un commissario o più commissari per la realizzazione di questi nuovi ponti.

Le ultime due domande che le vogliamo porre riguardano i nodi intermodali. Ormai la strada che stiamo percorrendo è molto chiara, cioè il passaggio da gomma a ferro per il trasporto delle merci, proprio per ragioni di sostenibilità ambientale, tema che tra l'altro lei stava citando nell'ultima parte del suo intervento. Nel PNRR però non sono stati previsti dei fondi per i nodi intermodali, pertanto vorrei capire se il Governo intende intervenire anche in questo senso per risolvere questo *gap*.

Da ultimo vorrei chiederle anche quale visione di *governance* dei *network* intermodali il suo Ministero intende portare avanti. Le chiedo se intende procedere su un tipo di *governance* pubblica o privata. Ovia-

mente, il nostro auspicio è quello che si possa andare verso una forma di gestione di tipo pubblico, anche per evitare di aprire ad eventuali appetiti da parte estera su un comparto sicuramente strategico da un punto di vista la nazionale. Grazie.

TOMMASO FOTI (*intervento da remoto*).  
Buongiorno, presidente. Cerco di stare nei due minuti e mezzo così anche altri colleghi del gruppo di Fratelli d'Italia possono intervenire. Signor Ministro, premetto una considerazione. Io ho ascoltato con attenzione la sua relazione che mi sembra non soltanto diretta alla Camera, ma di risposta alla campagna di stampa che in questi giorni sicuramente l'ha presa di mira con affermazioni, anche ipotetiche, di un suo defenestramento. Mi pare che oggi lei abbia dato degli elementi che ritengo possano essere di chiarezza. Ciò detto, rimane una questione importante che l'ottimismo della volontà spesso e volentieri non può prevalere sul realismo dei fatti.

Tanto per essere chiaro, uno dei temi che secondo me deve essere necessariamente affrontato per tempo è proprio quello del costo delle materie prime che sta andando alle stelle e che sarà il vero problema degli appalti che si dovranno andare ad aggiudicare, in una situazione di materie prime che ormai hanno dei costi fluttuanti in un modo inusitato rispetto al passato, con problematiche anche di approvvigionamento notevoli che penso lei per primo veda e possa condividere. In che modo il Ministero intende impartire non dico delle disposizioni, ma almeno dei consigli o delle direttive per evitare che a un certo punto la fase degli appalti si concluda con delle situazioni poco commendevoli come quelle del passato, cioè inizio dei lavori e poi blocco dei cantieri qualche mese dopo?

La seconda considerazione riguarda la politica dei lotti cui lei faceva riferimento. Mi pare, sotto questo profilo, che sarebbe opportuno chiarire se la politica dei lotti e dell'aggiudicazione per lotti è in linea con la politica richiesta dall'Unione europea, dove in realtà si prevede la realizzazione dell'opera e non di parte dell'opera stessa. Lo dico riferito a quelle opere che eviden-

temente non hanno come termine di chiusura il 2026. Grazie.

ERICA MAZZETTI. Grazie presidente e grazie al Ministro per essere qui, anche in presenza, per rapportarsi con noi su questo tema fondamentale di oggi, ma che ci vedrà partecipi per i prossimi quattro anni. Una relazione molto pragmatica e concreta, la sua, anche se non affronta alcune questioni secondo noi di primaria importanza: in qualche modo lo ha già accennato il collega Foti, il fatto fondamentale del tema dell'aumento delle materie prime. Io anche ieri qui l'ho preannunciato, noi dobbiamo solamente garantire alle imprese la sostenibilità dell'intervento, anche e soprattutto a fronte dei rincari esponenziali che abbiamo visto in questo ormai non più breve, ma lungo periodo. Sono mesi che c'è questa crescita continua e costante dei prezzi dei materiali da costruzione, come di altri, luce e gas ad esempio, che incidono anche su questo. Al tempo stesso bisogna anche garantire la qualità dei lavori e la sicurezza sul lavoro, perché sappiamo benissimo di tutte le morti sul lavoro che ci sono da sempre.

Naturalmente in un momento in cui i lavori da fare sono molti di più e anche con più velocità, sicuramente un controllo maggiore andrà fatto. Tornando alle materie prime, io ho letto con soddisfazione che Ferrovie dello Stato ha già aggiornato i prezzi e questo è un lato positivo, ma non ho visto la stessa cosa da parte di ANAS. Vorrei che il Ministro ci dicesse come e quando verranno aggiornati. Credo che sia fondamentale per questo, che penso sia il tema principale di partenza per qualsiasi tipo di interventi. Sono tutte belle cose, però se non si parte da questo, è un problema. Quali sono le modalità con cui il Ministro pensa di dare la possibilità alle imprese di partecipare con tranquillità ai bandi? Non scordiamo che negli ultimi anni — soprattutto nell'ultimo — la partecipazione delle imprese ai bandi pubblici è sempre minore e questo sarà un problema. Avete pensato anche a un meccanismo di auto alimentazione di questa cosa? Perché i prezzi automaticamente si possono modificare durante l'inizio, l'esecuzione e la

fine lavori. Altrimenti non ci saranno imprese che prenderanno questo rischio. Questa è una parte fondamentale, se non c'è un aggiornamento automatico quando aumenta — ormai ogni quindici giorni aumentano i prezzi — sarà difficile che ci sia un'impresa che, giustamente, si prende a carico queste cose.

Altro tema generale, sempre sul discorso dei lavori. Abbiamo un problema di risorse umane, perché sappiamo benissimo che nel settore dell'edilizia e costruzione, che ormai ha una crisi ultradecennale, molti posti di lavoro e imprese nel tempo si sono persi e ad oggi per i lavori in essere — grazie anche al *superbonus* — sono già in esubero. Dobbiamo anche, secondo me, procedere verso un investimento maggiore in formazione per adeguare le risorse umane. Vorrei capire, con le condizioni attuali, chi nella pratica realizzerà questi lavori, visto il numero esiguo di persone nel campo dell'edilizia?

Poi una domanda che secondo me molto spesso le faranno. Ci sono tutti questi lavori che già erano impostati e sono partiti ed è bene che vengano anche conclusi. Però tutti ci domandiamo quando si apriranno i cantieri dei nuovi progetti del PNRR, cioè quand'è il momento in cui diremo: « Questi sono lavori del PNRR »? Questa è una cosa importante, perché tutti noi crediamo tantissimo nel PNRR e siamo certi che sia un momento storico per il nostro Paese, sia per i lavori che si faranno, ma anche quelle riforme che si sono fatte e che si faranno. Il nostro Paese ne aveva necessità urgente, per cui ben venga. Però dobbiamo, secondo me, dare anche un impulso all'esterno e far vedere che questi nuovi lavori del PNRR e non solo i vecchi lavori già stanziati, inizieranno. Questo è un altro tema importante. Queste sono le due cose iniziali con cui sicuramente dobbiamo procedere nell'immediato. Ben venga la suddivisione in più lotti, noi l'abbiamo sempre chiesta, abbiamo fatto emendamenti, bene le varie cose per far lavorare le piccole imprese che altrimenti non sarebbero in grado di fare questo. Bene la sostenibilità ambientale che vada allo stesso passo di quella economica.

È un fatto positivo che ci rende molto contenti.

In ultimo, le chiedo una cosa che riguarda la mia regione, ma che è generale, trattandosi di uno snodo fondamentale: non vedo rammentata in nessun posto l'alta velocità di passaggio da Firenze. Da tanto si parla di questo, ma è ferma ormai da un decennio e non se ne è parlato.

Tutte queste cose vanno benissimo, siamo molto contenti di questo, però ci aspettiamo un'immediata concretezza e soprattutto che non si perda un'opportunità importante come questa.

SILVIA FREGOLENT. Grazie, signora presidente. Ringrazio anch'io il Ministro per la sua illustrazione. Ho alcuni spunti. Molto bene il fatto che la parte relativa all'indagine ambientale venga fatta in origine e non alla fine. Questo secondo me tranquillizza molto le comunità in merito ai grandi lavori. Io vengo da Torino e per la Torino-Lione, se invece della legge obiettivo ci fosse stato fin da subito il coinvolgimento sul progetto, che poi è avvenuto con l'Osservatorio, probabilmente non sarebbero passati trent'anni. Quindi, è meglio iniziare prima il lavoro che non nella parte finale.

Tuttavia, lei sa benissimo che come Italia Viva le abbiamo posto più volte il problema di come, anche in seguito ad alcuni provvedimenti che la vedono protagonista, ovvero quelli dei commissari, poi alla fine le procedure di VIA finiscono per essere un intoppo. Lei mi dirà: « Non è strettamente di mia responsabilità, perché ci vorrebbe qua un altro Ministro », però immagino che lei con il collega abbia cercato di trovare una soluzione, perché poi alla fine resta un problema che oggi riguarda il commissariamento di alcune opere, ma che domani riguarderà il PNRR.

In secondo luogo anch'io mi riferisco agli appalti, con due questioni. Innanzitutto, sugli appalti in generale, è vero che noi li apriamo a tutti, ma poi sono le grandi società a vincerli ed è un po' la lamentazione che fanno le nostre piccole e medie imprese, che il PNRR poi alla fine farà vincere pochi grandi. Per questo motivo poi ci sarà anche da riflettere su come tutelare le nostre piccole e medie imprese e come

farle transitare in realtà un po' più consistenti, però questo è un tema a cui bisogna dare una risposta.

In merito, invece, alla transizione ecologica sul trasporto pubblico locale, mi permetto di indicare una sottolineatura che alcuni comuni ci stanno facendo arrivare, ovvero che le aziende municipali locali non riescono a partecipare ai bandi di gara per quanto riguarda una transizione *green* del loro comparto trasportistico, perché si dovrebbero indebitare in una prima fase, ma con le regole ancora vigenti da un punto di vista del bilancio non ce la fanno. Chiedo se anche in questa situazione si prevede qualcosa negli appalti concentrati o se si dà una mano a queste aziende locali che di fatto non riescono ad aderire ai bandi. Grazie.

GENEROSO MARAIA. Grazie presidente. Ringrazio il Ministro per la relazione che ci fa comprendere il lavoro che c'è dietro questi obiettivi sia in termini di infrastrutture, di acquisti e di investimenti, ma soprattutto anche in termini di riforme. È apprezzabile lo sforzo e questa audizione ci consente di avere un riscontro da parte dei parlamentari che vivono i territori, che vivono quelle opere sui propri territori e che vivono anche il dramma della transizione ecologica, che non ha solo il suo aspetto positivo altamente giustificabile nel fatto di dover ridurre al massimo l'impatto delle emissioni di CO<sub>2</sub> sull'ambiente e di mitigare i cambiamenti climatici, perché dall'altra parte noi sappiamo che questa transizione potrebbe lasciare a terra tanti disoccupati e potrebbe lasciare in eredità ai nostri figli un tipo di transizione che non è sostenibile.

Abbiamo alcune mozioni presentate da vari gruppi sulla transizione ecologica sostenibile nell'ambito degli idrocarburi, nell'ambito del trasporto pubblico locale, nell'ambito della siderurgia, quindi di tutti quei settori produttivi in cui è difficile realizzare la riconversione produttiva e quindi assicurare un'impronta ecologica alla propria attività.

Detto questo, noi abbiamo un sistema industriale in Italia che va tutelato. So che già sapete dove arriverò. Io parlerò di uno dei tre macrointerventi che riguarda l'ac-

quisto di beni e servizi per 6,9 miliardi, tra cui l'acquisto di autobus *green*.

Noi dobbiamo dircela tutta: l'Italia attualmente ha un ramo d'azienda che produce questo tipo di mezzi, ma allo stesso tempo abbiamo le città soprattutto del Nord, molto più virtuose sull'argomento, che acquistano prettamente bus che arrivano dall'Europa, principalmente dalla Germania, ma soprattutto da oltreoceano, dalla Cina.

Io ho letto dell'impronta ecologica. Quando si vanno a fare questo tipo di acquisti, bisogna introdurre questo criterio. Le stazioni appaltanti che vanno a fare questo tipo di acquisti è vero che vanno ad acquistare un bene e servizio *green*, ma come è stato prodotto questo bene *green*? È realmente *green*? Dobbiamo giocare ad armi pari, perché noi dobbiamo pretendere o mettere nelle condizioni le aziende italiane di essere competitive con quelle cinesi su questo tipo di prodotti *green*, perché se loro giocano con regole diverse e producono l'autobus *green*, ma per produrlo hanno un impatto significativo sull'ambiente che è la colonna portante del PNRR, allora stiamo semplicemente trovando una scorciatoia e non stiamo affrontando il problema per quello che è, cioè ridurre le emissioni di gas serra, tutelando i posti di lavoro. Secondo me questa è una grande opportunità, ma va sfruttata in modo adeguato.

Anche la collega Fregolent ha fatto presente il problema delle municipalizzate che non riescono a partecipare ai bandi e io ne ho parlato anche in precedenza in altre audizioni. Noi abbiamo Consip che è la stazione appaltante centrale, però allo stesso tempo abbiamo gli enti locali che possono anche far finta che Consip non faccia le gare e quindi ci ritroviamo nell'assurdo — penso alla gara Consip del 2017 — in cui sono stati stanziati 600 milioni di euro con una quota di compartecipazione da parte delle regioni coperta da parte del Ministero con altri 150 milioni e che sono rimasti fermi lì, perché le municipalizzate e le regioni — mi riferisco soprattutto alla regione Campania — hanno deciso di fare altro, di fare altre gare parallele a quelle. Questo è un danno erariale e io ho fatto anche un esposto su questo. È un vero e

proprio danno all'erario dello Stato che impiega risorse per consentire il rinnovamento del parco bus con finalità che vengono sistematicamente disattese. C'è bisogno di fare un ragionamento su questo.

Un altro punto che volevo menzionare e poi mi taccio, sempre relativo a questa filiera produttiva degli autobus elettrici, è che i 300 milioni che lei ha citato sono importanti, ma la loro destinazione d'uso deve essere integrata dalla possibilità che bisogna dare a queste aziende non solo di fare ricerca e sviluppo, ma anche di comprare i beni strumentali per realizzare quei progetti. Mi riferisco soprattutto agli accumulatori e alle batterie che hanno un brevetto italiano.

Concludo facendo un riferimento alle aree ZES, agli investimenti 2022 sull'alta velocità e alla riforma del 2022 sulla pianificazione strategica dell'ambito portuale. Questi tre argomenti secondo me devono essere integrati fra di loro e devono viaggiare all'unisono, perché le aree ZES sono aree retroportuali che nascono spesso e volentieri presso le stazioni dell'alta velocità. Infatti, noi abbiamo un'area ZES che nasce proprio sull'opera principale, quella più costosa di tutto il PNRR che è la Napoli-Bari con oltre 6 miliardi. Noi abbiamo una stazione, la stazione Irpinia, che dalla foto che fa una curva strana, quindi non è alta velocità, ma alta capacità. Lì c'è bisogno che il commissario venga investito di maggiori poteri, altrimenti c'è la discontinuità con la regione che programma aree retroportuali in altre zone della regione. Paradossalmente ci potremmo ritrovare con una stazione da 2 miliardi di euro, ovvero Irpinia, da una parte e una piattaforma logistica in un'altra area geografica della regione. C'è bisogno di integrazione o investendo di nuovi poteri il commissario o chiedendo un tavolo di regia con la regione Campania. La ringrazio.

GRAZIELLA LEYLA CIAGÀ. Grazie presidente. Ringrazio anche il Ministro per la sua presenza e la relazione. Approfitto per porre una domanda che riguarda la mobilità elettrica, questa volta la mobilità privata. Il PNRR stabilisce come obiettivo un parco di veicoli elettrici di 6 milioni entro

il 2030 e la conseguente realizzazione di 7.500 punti di ricarica rapida sulla rete autostradale, oltre a 13.755 punti di ricarica nei centri urbani.

In riferimento all'infrastruttura di ricarica sulla rete autostradale, volevo chiedere al Ministro a che punto siamo con la pubblicazione dei relativi bandi e con la realizzazione della rete, perché è del tutto evidente che senza una rete autostradale dotata di un numero significativo di ricariche, il cittadino non sarà invogliato ad acquistare veicoli elettrici e quindi non potremo raggiungere quell'obiettivo al 2030.

Questo lo chiedo perché nella precedente legge di bilancio, quella del 2021, veniva stabilito l'obbligo per i concessionari autostradali di dotare la rete di punti di ricarica entro il 30 giugno del 2021 e in caso contrario l'iter di legge prevedeva ulteriori 30 giorni per la pubblicazione di bandi per selezionare ulteriori operatori. L'Autorità di regolamentazione dei trasporti nel maggio 2021 ha stabilito per fine febbraio 2022 la data ultima entro la quale pubblicare i requisiti per i bandi, quindi si parla di requisiti e non di bandi. Il disegno di legge « concorrenza » dello scorso 4 novembre approvato dal Consiglio dei ministri richiede procedure giustamente competitive, trasparenti e non discriminatorie, però intanto i tempi si stanno dilatando.

Le chiedo a che punto siamo per la realizzazione di una rete efficiente di ricarica elettrica sulle nostre autostrade. Grazie.

DANIELA RUFFINO. Grazie. Saluto il presidente e il Ministro. Vorrei parlare di un territorio particolare che certamente il Ministro e noi tutti abbiamo ben presente che è quello relativo alla realizzazione della TAV. Stavo scorrendo un po' di articoli di giornale e mi stavo rendendo conto che dal 2019, quando il Ministro era Danilo Toninelli, non è stato rinnovato l'incarico di Commissario di Governo in sostituzione di Paolo Foietta.

L'Osservatorio era nato nel dicembre 2017 e ha fatto un grande lavoro, ma che cosa manca oggi? Manca un collegamento molto importante con i territori, manca una condivisione e sicuramente anche l'a-

spetto legato ai 30 milioni e oltre che devono essere riversati sui territori. Questo è un tema assolutamente importante e credo sia anche una decisione tutto sommato non così complessa da prendere, valutando i benefici che ricadono sui territori.

Gli amministratori locali hanno vissuto male per un tempo questa situazione, ma oggi hanno sicuramente molto bisogno di informazioni e credo che l'Osservatorio abbia assolto molto bene a questo compito. In questo senso sono a chiedere il perché di questa mancata decisione. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Mi permetto anche io, Ministro, qualche brevissima considerazione. Intanto è importante sottolineare, come ha fatto nella sua relazione, il tema dell'acqua e della sua scarsità. In questi giorni di siccità ci rendiamo conto di quanto abbiamo bisogno degli interventi infrastrutturali per il risparmio idrico, che riguardano anche il settore dell'agricoltura. Grazie per averlo ricordato, ma credo che dobbiamo lavorarci e sottolinearlo molto di più, come cerchiamo di fare in questa Commissione.

Non abbiamo approfondito il tema, qualora ci fosse un minuto per farlo, sull'altra grande infrastruttura oltre al ferro – che peraltro, lo ricordo a me stessa, non è competenza della nostra Commissione, bensì della Commissione trasporti, ma è bene esplicitare le nostre curiosità e le curiosità di tutti i commissari, approfittando della presenza del Ministro – ovvero le piste ciclabili. Le chiedo se può fare un accenno sulla previsione di copertura di piste ciclabili riguardanti il Piano, se è possibile già adesso un calcolo oppure se la state prevedendo, Ministro, attraverso gli investimenti del Piano nazionale di ripresa e resilienza, ma anche attraverso gli altri finanziamenti citati. Le chiedo, quindi, se ci sono dei calcoli o delle previsioni di quanto queste nuove infrastrutture ridurranno la presenza di auto e quanto varrà in termini ambientali questo trasferimento di auto e ferrovie, essendo uno degli obiettivi del Piano e delle risorse.

Vorrei ricordare a me stessa che oltre agli investimenti del Piano – incrociandosi anche con altre grandi infrastrutture che

oggi, Ministro, non ha citato, ma che la Commissione sa bene – vi sono quelli delle Olimpiadi Milano-Cortina che porteranno altre infrastrutture ferroviarie e anche stradali su ben tre regioni.

Da ultimo, ho un'altra domanda. Ieri è stato presentato il Rapporto Pendolaria. Ministro, lei ha potuto osservare – io condivido le osservazioni poste in quella sede – come l'infrastrutturazione nelle città tra metro e tram sia particolarmente disuguale. Le chiedo se su questo punto ci può fare un piccolo inciso, per quanto il Piano insista su questo e metta delle risorse anche sulla mobilità urbana, che è molto disuguale, a parte alcune città, e sul rinnovo dei mezzi che non sono quelli ad alta velocità, ma gli *intercity* e i convogli ferroviari.

Tutti i gruppi hanno fatto un giro di interventi. Non so se ci siano altre brevissime domande, perché vorrei dare spazio al Ministero per rispondere. L'onorevole Patassini ha chiesto di intervenire, prego.

TULLIO PATASSINI. Grazie presidente. Sarò velocissimo, ringraziando il Ministro per la presenza e la disponibilità. Vi è un aspetto da chiarire sulla fase di monitoraggio delle attività. Giustamente il Ministero ha fatto un lavoro molto importante di assegnazione di risorse ai vari enti preposti, sia RFI che enti locali. Le chiedo se poi questa cosa sarà oggetto di un monitoraggio specifico e, in una logica di semplificazione, se avete intenzione di proporre al Parlamento norme che vadano nella direzione di semplificare il codice degli appalti, che diventa strategico in questo momento per accelerare e far sì che i progetti del PNRR trovino la luce, come tutti auspichiamo.

Insieme a questo chiedo la possibilità di avviare un supporto alla progettualità, laddove chiaramente in determinate situazioni diventa impossibile. Penso ai piccoli comuni, alle piccole realtà o alle realtà di periferia e di provincia che spesso e volentieri non hanno possibilità di attivare stazioni appaltanti in maniera qualificata e tempestiva.

A livello di progettualità e di studi di fattibilità, le chiedo se lei sa se RFI sta

lavorando sulla famosa tratta Adriatica per accelerare il traffico sia in termini di alta velocità che di trasporto merci con una serie di livelli intermodali a partire dall'intermodalità dell'interporto di Jesi. Grazie, signor Ministro.

VINCENZA LABRIOLA. Grazie, presidente. Ringrazio il Ministro. Per quanto riguarda le infrastrutture idriche, sono comprensive anche degli invasi? Se sì, in quali tempi si intende sbloccare alcuni invasi che sono bloccati dalla burocrazia o da problemi tra regioni, visto che in questo periodo stiamo anche parlando di molta siccità al Nord, compresa Torino, e il Po è già a livelli bassi? Forse abbiamo il tempo per poter raccogliere l'acqua quando piove per poi utilizzarla nei momenti di siccità. Grazie.

PRESIDENTE. Non essendoci altri colleghi iscritti a parlare, do la parola al Ministro per la replica.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*, Grazie a tutte e a tutti. Provo a rispondere rapidamente seguendo l'ordine degli interventi.

Onorevole Lucchini, alcune delle sue domande in realtà riguardavano più il tema dei commissariamenti, perché non necessariamente sono opere a valere sul PNRR come, per esempio, il caso della Voghera-Pavia. In quella sede noi abbiamo affrontato, come lei sa, il tema dei commissariamenti con due insiemi di nomine e stiamo predisponendo l'ultimo gruppo di commissariamenti previsto dalle normative. In questo ambito, come lei ha giustamente sottolineato, ci sono opere in cui manca lo studio di fattibilità, anzi secondo qualcuno molte delle opere commissariate dovevano dare immediato avvio ai cantieri, ma in realtà non c'era la progettualità e non c'erano gli studi di fattibilità tecnico-economica. Ho preso nota della sua segnalazione sulla Voghera-Pavia.

Per ciò che riguarda, invece, i ponti, noi abbiamo già affrontato questo tema e in realtà tutti gli interventi sui ponti sono già

finanziati e sono già nella fase di attuazione. Abbiamo già verificato con ANAS nelle settimane scorse questa situazione, quindi non pensiamo di procedere al commissariamento, visto che i progetti sono tutti esecutivi. Io ho chiesto al nuovo amministratore delegato di ANAS di farci avere un piano dettagliato con un cronoprogramma degli interventi da rendere pubblico, proprio affinché i territori possano sapere chiaramente quando verranno fatti gli interventi, che in alcuni casi potrebbero provocare delle limitazioni al traffico; per questo motivo i territori devono sapere in anticipo cosa accadrà.

Ricordo che il tema più complessivo degli interventi sulle strade — l'ho già sottolineato prima — non può essere inserito nel PNRR, tant'è vero che l'intervento sulle strade delle aree interne lo abbiamo inserito nel Fondo complementare. Il tema della manutenzione delle strade e del potenziamento delle strade va affrontato con strumenti diversi e il contratto di programma ANAS è uno di questi.

Tuttavia, io vorrei ricordare che, su mia proposta, il Parlamento ha inserito nella legge di bilancio investimenti per quasi 6 miliardi complessivi da qui al 2036 per le infrastrutture stradali, regionali e provinciali delle città metropolitane, i ponti, i viadotti delle strade provinciali e le strade delle aree interne. Ci sono altri finanziamenti per prendersi cura delle infrastrutture stradali e sappiamo quanto ce n'è bisogno.

Passando al tema dei nodi intermodali e al fatto che non sono previsti fondi del PNRR, in realtà non è così, nel senso che attraverso il sistema ferroviario noi colleghiamo 11 porti, 11 aeroporti e 9 centri intermodali, quindi c'è un'attenzione fortissima all'interconnessione. Tuttavia, è vero che sono investimenti non sufficienti, perché il potenziamento dei nodi intermodali, come l'onorevole Lucchini ha ricordato, ha anche una tematica di *governance* e di quali sono gli investimenti che i privati intendono fare una volta collegati quei centri intermodali, per esempio, con la ferrovia.

Fornisco un'informazione per i commissari membri della Commissione: io ho in-

contrato nei mesi scorsi tutti i presidenti di regione per definire insieme una sorta di co-programmazione del Fondo sviluppo e coesione e degli altri interventi in vista dei contratti di programma RFI e ANAS; sto incontrando tutti i sindaci delle città metropolitane con la stessa logica e venerdì incontrerò una rappresentanza dell'UPI, perché, in particolare, i centri intermodali non sono collocati nelle città. Dunque faremo un approfondimento proprio nella direzione segnalata dall'onorevole Lucchini.

D'altro lato Ferrovie dello Stato sta ragionando nel suo piano industriale, sul ruolo che deve giocare in termini di trasporto merci, perché storicamente c'è stata una grande attenzione al potenziamento del trasporto ferroviario e l'Italia è indubbiamente una *best practice* internazionale sull'alta velocità, ma adesso si tratta, coerentemente con il PNRR, di fare un'operazione — questo mi porta in qualche modo a rispondere anche all'onorevole Mazzetti che aveva fatto riferimento a questi aspetti, se non sbaglio — sul tema dello *shift* modale. Con l'entrata in esercizio di tutti gli interventi inclusi nel PNRR si stima un incremento di utilizzo del trasporto ferroviario del 66 per cento a discapito del trasporto privato, che vedrà comunque ridurre la propria quota modale di circa 6 punti percentuali. Questo avrà effetti positivi anche sull'incidentalità stradale.

Segnalo che tutti questi dati — era stato segnalato dalla presidente Rotta, mi scuso dell'errore — sono riportati nell'allegato al Documento di economia e finanza 2021.

Per ciò che concerne, invece, le osservazioni dell'onorevole Foti, io vorrei ricordare che il nostro Ministero con la massima trasparenza informa periodicamente sullo stato di avanzamento del PNRR, del Piano complementare e di altri interventi.

In questo senso mi faccia dire, onorevole, che alcuni degli organi di stampa che nei giorni scorsi hanno segnalato questi ritardi dieci giorni prima avevano segnalato che il nostro Ministero è più avanti degli altri, esattamente come credo di aver dimostrato in questa audizione. Più che distribuire le informazioni e più che segnalare, credo di non poter fare.

Ha perfettamente ragione l'onorevole Foti sulla preoccupazione relativa al costo delle materie prime e in particolare dei materiali, elemento che è stato richiamato anche dall'onorevole Mazzetti. Su questo ci sono due elementi diversi da considerare. Il primo è con riferimento alle basi d'asta. Come è stato ricordato, RFI ha già dichiarato i nuovi prezzari e ANAS lo sta facendo, forse in queste ore. Dunque è evidente che i grandi centri che poi attuano gran parte degli investimenti ferroviari e stradali hanno incorporato i nuovi prezzi, che non c'è dubbio sono in forte aumento rispetto a quello che era stato stimato precedentemente.

Come sapete, il Ministero dell'economia e delle finanze in una nota ufficiale ha fatto presente che questo tema verrà considerato in maniera tale da evitare che questo determini un impatto sfavorevole nell'attuazione del PNRR.

Il secondo aspetto riguarda, invece, l'adeguamento dei prezzi dopo che le gare sono state attuate. Per questo nel decreto-legge varato qualche giorno fa abbiamo modificato, a favore delle imprese, chiarendo anche le metodologie che verranno definite dall'Istat, quali sono i processi attraverso i quali ci saranno gli adeguamenti di prezzo in alto o in basso, perché secondo diversi analisti i prezzi 2022 dovrebbero rientrare, tant'è vero che già adesso — vi faccio tre esempi per tutti — il rame è sostanzialmente stabile dal 2021, al di là di fluttuazioni di breve termine, il legname è rientrato ai livelli di inizio 2021, poiché, dopo aver toccato quota 1.750, è sceso a mille e per l'acciaio vi è un fenomeno analogo, perché da 6 mila si è scesi a 4.500. Questo è naturalmente un forte aumento rispetto al 2020, ma è per dire che sono prezzi con grandi fluttuazioni. Per questo il nuovo sistema di adeguamento prezzi con metodologie stabilite dall'Istat, che determineranno anche la trasparenza dei prezzari regionali, migliorando la trasparenza del mercato, è un passaggio veramente molto importante anche ai fini dell'attività del PNRR.

Onorevole Foti, il problema ce lo siamo già posti e speriamo che questi interventi

aiutino, a partire da basi d'asta ragionevoli, a consentire agli adeguamenti successivamente.

Sulla questione della politica dei lotti — l'ho omesso nella mia presentazione, dandolo per scontato, ma è importante che faccia questa precisazione — che tutto il PNRR è in base a lotti funzionali e non a lotti costruttivi. Questo vuol dire che quel lotto deve entrare in funzione. C'è una separazione in lotti che è stata fatta in modo molto accurato per consentire entro il 2026 l'entrata in funzione di quel lotto. Questo spiega perché, come sapete — ci sono state discussioni anche parlamentari — alcune opere non sono state inserite nel PNRR, perché non avrebbero potuto generare lotti funzionali entro il 2026.

Il tema della partecipazione ai bandi noi lo stiamo monitorando molto attentamente proprio per capire se alcuni dei problemi evidenziati nel 2021 dai dati dell'Autorità nazionale anticorruzione si ripetono anche una volta adeguati i prezzari.

Ha perfettamente ragione l'onorevole Mazzetti sul tema delle risorse umane, anche se apparentemente da dati Istat c'è ancora un bacino disponibile, ma sappiamo che parliamo di un settore, quello delle costruzioni, che è passato da uno stato di grande difficoltà a un surriscaldamento congiunturale.

Questo in qualche modo ha a che fare anche con il tema delle piccole e medie imprese. In realtà è tutta la curva di domanda che sta crescendo — mi rivolgo all'onorevole Fregolent — e dunque la competizione è diversa rispetto al passato, perché c'è spazio per le piccole, per le medie e, con le opere PNRR, per le imprese medio-grandi. Quello che intendo dire è che non siamo nella situazione in cui tutti andavano sulle opere pubbliche perché era la componente dinamica del sistema.

Detto questo, il tema del coinvolgimento delle medie imprese e del consolidamento del settore è il vero tema economico strutturale che abbiamo dietro. La speranza è che non solo il PNRR — scusate se sottolineo questo aspetto — ma gli investimenti previsti già oltre il PNRR, per dieci anni di investimenti, facciano sì che le imprese

magari si uniscano, si fondano e creino un numero maggiore di campioni, competendo naturalmente con chi oggi è già in questo settore.

Quando si aprono i cantieri PNRR? Noi stiamo raccogliendo tutte queste informazioni. Adesso potrei leggervi il messaggio che ho ricevuto dalle autorità di sistema portuale in cui una per una mi sono stati segnalati i bandi che sono in corso, le procedure chiuse, la consegna lavori che in qualche caso è quasi fatta e in altri casi siamo ancora alla progettazione. Nelle prossime settimane, per fine mese, dovremmo essere in grado di dare un quadro sull'apertura dei cantieri, al di là di quelli ferroviari che ho mostrato precedentemente.

Sull'alta velocità noi stiamo favorendo il dialogo tra il sindaco di Firenze e RFI, perché c'era un accordo in questo senso. Incontreremo il sindaco Nardella nei prossimi giorni proprio per dirimere alcune di quelle questioni e velocizzare quell'intervento.

Torno sulla questione dell'onorevole Fregolent sulle procedure VIA. Noi ci siamo già incontrati con la sottocommissione VIA ordinaria che riguarda le opere commissariate e alcune delle opere del PNRR, visto che, come ho detto, sono diventate PNRR opere che non lo erano. In questo senso la valutazione fatta con RFI e in parte con ANAS per i commissariamenti è che i ritardi che si sono accumulati sono o superati o in qualche modo superabili e non impattano la programmazione complessiva.

Diverso è il caso della nuova Commissione VIA PNRR, che è partita qualche settimana fa, che adesso prenderà in carico tutte le nuove procedure PNRR, ma ricordiamo che la Commissione VIA PNRR da un lato, grazie all'intervento proprio della Camera, finalmente non segue più l'ordine cronologico ma l'ordine di priorità nell'analisi dei progetti e dall'altro ha una capacità di risorse umane a tempo pieno straordinariamente maggiore di quella della Commissione VIA ordinaria. Noi incontreremo il presidente della Commissione VIA PNRR proprio per fare la programmazione

e confrontarci sulle opere di maggiore complessità.

Sulle aziende del trasporto pubblico locale che non possono partecipare ai bandi chiederei un minimo di approfondimento, perché se è un problema finanziario noi tipicamente trasferiamo i fondi alle regioni che devono trasferirli ai comuni. Quindi se è lì il problema, purtroppo è qualcosa su cui noi non possiamo intervenire, ma se invece il problema è diverso, possiamo eventualmente approfondire successivamente.

L'onorevole Maraia chiedeva del tema dei rischi per l'occupazione della transizione ecologica. I 300 milioni che ho citato all'inizio, che sono proprio sulla filiera degli autobus, vanno proprio nella direzione di creare una vera filiera nazionale, che oggi sostanzialmente non c'è, in vista del rinnovo del totale parco degli autobus.

Oggi proprio alla Presidenza del Consiglio abbiamo avuto una riunione con gli altri ministri sul tema del futuro dell'*automotive*, come gli organi di stampa hanno riportato.

Per ciò che concerne la questione del modo di produrre in modo sostenibile gli autobus prodotti in altre parti del mondo, come sapete la Commissione europea ha proposto una *carbon-tax* alla frontiera e una serie di elementi, perché ricordo che la politica doganale è fatta dalla competenza dell'Unione europea e non dei singoli Paesi.

Sulla questione di non usare i bandi Consip, lei fa riferimento al 2017, che spero sia un'esperienza chiusa, proprio perché noi stiamo dialogando con le regioni per far sì che non si ripeta quel tipo di situazione.

Sono d'accordo con lei che ZES, stazioni e piattaforme logistiche devono andare insieme ed il tavolo di regia con le regioni che abbiamo avviato in questi mesi deve andare proprio in quella direzione.

Infine, il tema dell'infrastruttura autostradale è stato richiamato anche da un altro intervento. Noi abbiamo già incontrato AISCAT, l'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori, per capire cosa i concessionari dei tratti autostradali stanno mettendo in pratica. Abbiamo informazioni su alcuni di essi, ma

non su tutti. Per questo motivo incontrerò a breve AISCAT per avere un quadro complessivo dei piani e delle gare che loro contano di realizzare per l'infrastrutturazione.

Onorevole Ruffino, noi abbiamo già proposto alla Presidenza del Consiglio la sostituzione del dottor Foietta, quindi la nomina dovrebbe essere veramente a giorni.

Presidente Rotta, condivido assolutamente l'importanza del settore idrico. Per questo una delle riforme che sono previste riguarda proprio questi aspetti ed è una delle riforme che abbiamo realizzato nel 2021, in anticipo rispetto al 2022.

Sulle piste ciclabili ricordo che ci sono 400 milioni del PNRR per quelle nazionali e 200 milioni per quelle urbane. Finalmente stiamo ultimando il Piano nazionale della ciclabilità che era stato predisposto dagli uffici, ma che ho trovato soddisfacente e per questo ho chiesto una serie di integrazioni. Questo farà parte del Piano generale dei trasporti della logistica — come sapete, ho costituito il gruppo di lavoro per realizzarlo — che metterà a sistema la parte ferroviaria, la parte stradale e il Piano nazionale degli aeroporti, della ciclabilità e della logistica con una logica diversa rispetto al passato, essendomi studiato attentamente il piano dell'epoca che non integrava nei fatti i piani settoriali. La Commissione incaricata di redigere il documento ha circa sei mesi di tempo, ma magari potrebbe essere un tema su cui confrontarsi con la Commissione più avanti.

È stato citato il tema delle Olimpiadi, in cui si dovrebbe essere al commissariamento delle opere. Tuttavia, segnalo che c'è una petizione per una valutazione ambientale più accurata dell'impatto delle opere delle Olimpiadi. Anche quei commissariamenti dovranno soggiacere alle linee guida che ho dato agli altri commissari e avremo una valutazione in questa direzione.

Nel Rapporto Pendolaria, che mi sono letto attentamente nelle poche ore disponibili dopo la pubblicazione di ieri, ci sono dei punti importanti. Ricordo da questo punto di vista che nella legge di bilancio abbiamo inserito 4,7 miliardi per interventi nelle metropolitane dei grandi centri ur-

bani e nel trasporto rapido di massa. Siamo ormai in dirittura d'arrivo nella ripartizione di questi 4,7 miliardi che andranno nella direzione indicata anche dal rapporto.

Quello degli *intercity* è un discorso a parte. Questa settimana vedrò l'amministratore delegato di Trenitalia in vista proprio del rinnovo dei contratti.

Infine, onorevole Patassini — scusate, ma mi avete fatto tantissime domande e spero di essere abbastanza rapido —, come ho detto, sul monitoraggio abbiamo costruito con Sogei Spa una piattaforma estremamente dettagliata ed estremamente puntuale, con l'idea di sperimentare anche tecniche di intelligenza artificiale in grado di prevedere la probabile inadempienza di una stazione appaltante sulla base di una serie di informazioni, perché i tempi per intervenire anche eventualmente con i poteri sostitutivi che sono stati previsti dalla normativa sono comunque molto stretti.

Sul codice degli appalti, al di là del fatto che il Senato sta discutendo proprio la legge delega, con il decreto-legge 77 del 2021 abbiamo fatto degli interventi e stiamo valutando se serve qualche ulteriore intervento di velocizzazione.

Per quanto riguarda le stazioni appaltanti, in realtà la questione dei piccoli comuni non riguarda il PNRR, perché c'è un limite delle stazioni appaltanti delle province proprio per evitare una frammentazione soprattutto nel nostro settore.

Infine, sulla progettazione dell'Adriatica ricordo che in legge di bilancio abbiamo stanziato 5 miliardi. Tra l'altro con grande successo nella nostra contrattazione con la Commissione europea l'Adriatica è stata inserita nella rete *core* delle reti TEN-T, il che apre la possibilità anche ad avere ulteriori finanziamenti europei. Inoltre, stiamo cominciando a discutere con le singole regioni che ci hanno segnalato dei *desiderata* per eventuali rettifiche e cambiamenti su alcuni punti particolari.

Infine, onorevole Labriola, sul tema degli invasi, certamente questo fa parte del PNRR, poiché ci sono sia gli interventi sugli invasi sia gli interventi sugli acquedotti. Sono già stati fatti alcuni bandi e ci fa

molto piacere che anche nella preparazione dell'anticipo del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021-2027 alcune regioni, in particolare nel Mezzogiorno, hanno deciso di mettere finanziamenti ulteriori sul tema della tutela della risorsa idrica.

Credo di aver risposto a tutto, presidente. Vi ringrazio.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente il Ministro per il contributo fornito ai lavori

della Commissione e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato alla seduta odierna (*vedi allegato*) e dichiaro quindi conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15.30.**

---

---

*Licenziato per la stampa  
il 16 marzo 2022*



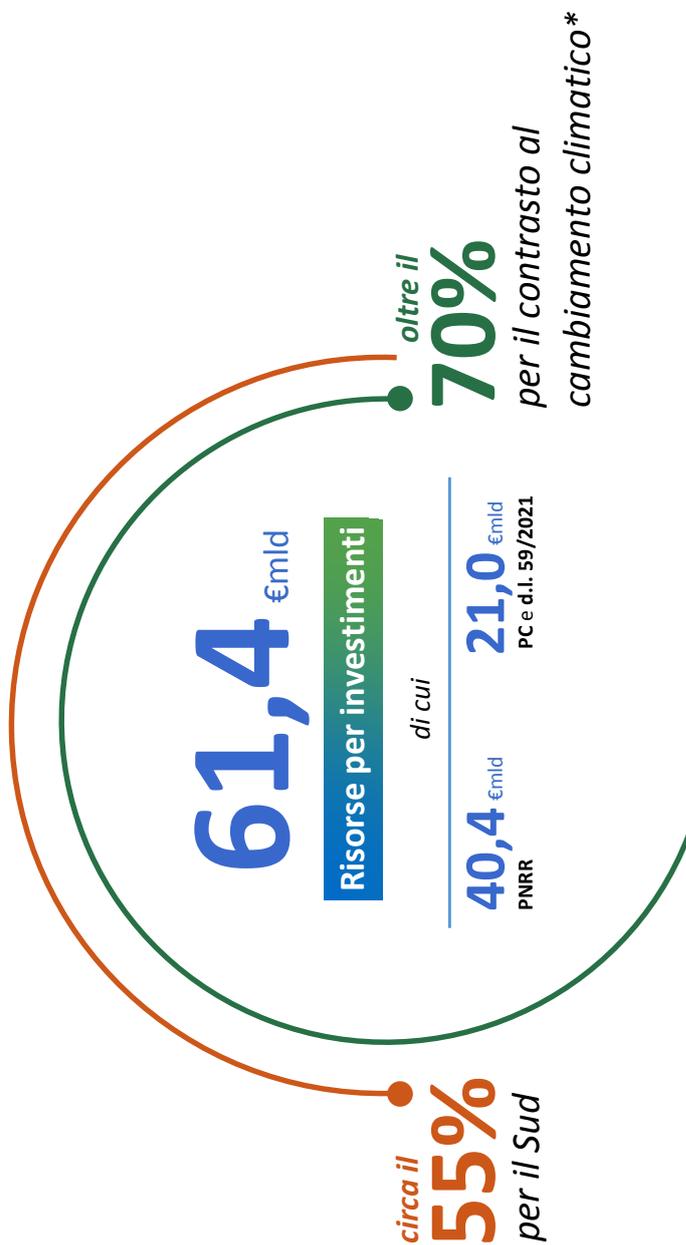
# Lo stato di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del Piano Complementare di competenza del Mims

*Audizione presso la Commissione VIII  
Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati*

09 febbraio 2022

ALLEGATO

## Il PNRR e il PC: risorse di competenza del Mims



\* Stima effettuata con la metodologia Climate and Environmental Tracking del Regolamento UE 2021/241. Il peso calcolato sui soli fondi PNRR aumenta a 75,5%.



Mims

- 2 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

# Gli interventi del Mims che contribuiscono maggiormente alla lotta ai cambiamenti climatici

**Missione 2 - Rivoluzione verde e transizione ecologica**



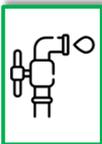
Sviluppo del Trasporto Rapido di Massa



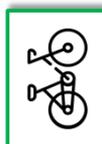
Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario e stradale



Bus elettrici e rinnovo del parco autobus e ferroviario regionale



Infrastrutture idriche



Piano nazionale delle ciclovie

**Missione 3 - Infrastrutture per una mobilità sostenibile**



Rete ferroviaria

alta velocità e alta capacità (verso il Sud, collegamenti con l'Europa, collegamenti diagonali)



Upgrade e elettrificazione linee al Sud

Nota: interventi individuati secondo la metodologia Climate and Environmental Tracking del Regolamento UE 2021/241.

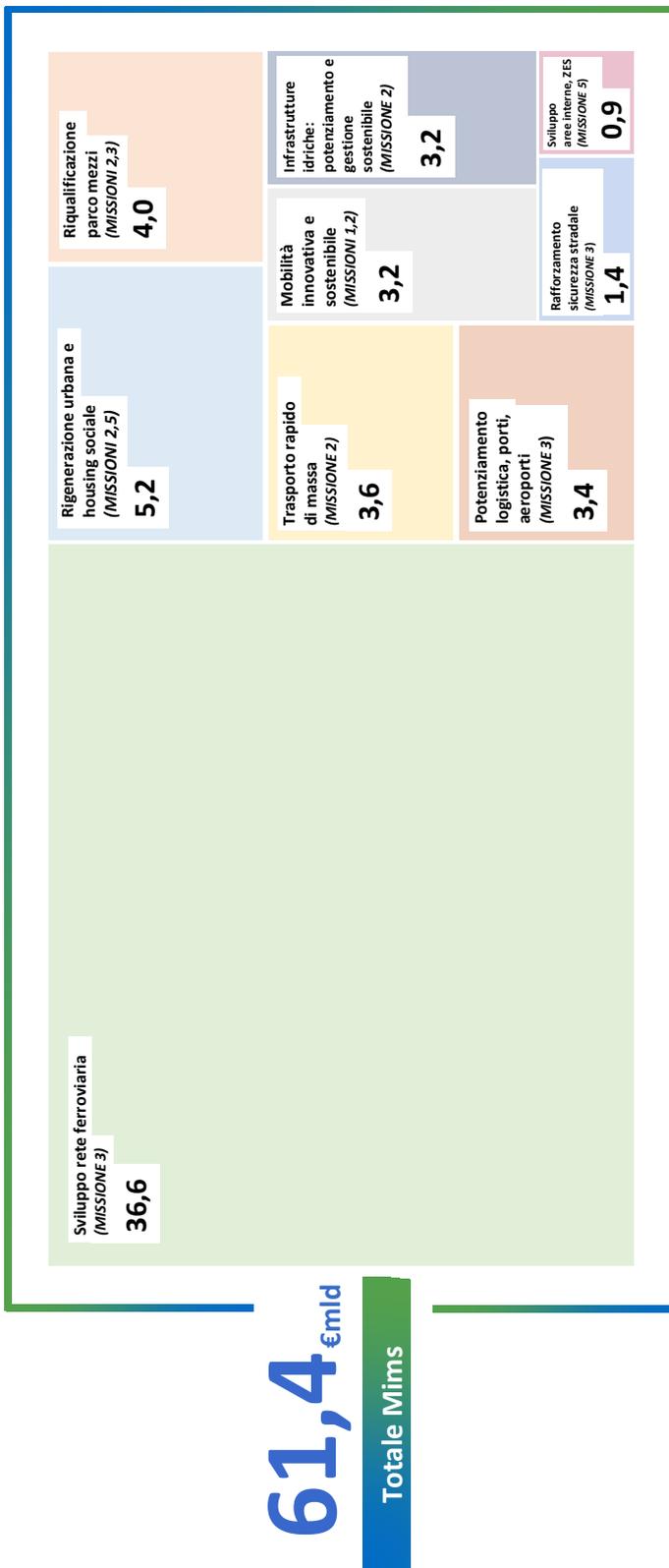


Mims

## II PNRR e il PC: risorse suddivise per missione

Missioni	Risorse totali (€mlrd)
Digitalizzazione, innovazione e cultura	0,475
Rivoluzione verde e transizione ecologica	15,159
Infrastrutture per una mobilità sostenibile	41,872
Inclusione e coesione	3,863
<b>Totale</b>	<b>61,369</b>

## Il PNRR e il PC: risorse suddivise per settore di investimento



Fonte: elaborazione Mims su fondi PNRR e PC, incluso arrotondamento decimale in €mld. Resta ferma la suddivisione in Missioni e Componenti dei fondi in oggetto.



Mims

## II PNRR e il PC: risorse suddivise per tipologia di investimento



\* Di cui 46,4 €mld riguardano opere pubbliche (es.: infrastrutture di linea o puntuali) e 6,5 €mld investimenti che prevedono contestualmente la realizzazione di un'infrastruttura e l'acquisto di beni e servizi (es.: potenziamento delle linee e del materiale rotabile). Fonte: elaborazione Mims su fondi PNRR e PC, incluso arrotondamento decimale in €mld. Resta ferma la suddivisione in Missioni e Componenti dei fondi in oggetto.



Mims

## Il PNRR e il PC: risorse suddivise per soggetto attuatore

Soggetti attuatori	Risorse (mld)	Percentuale (%)
Rete Ferroviaria Italiana*	35,0	57,0
Enti territoriali <i>Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni</i>	13,4	21,9
Concessionari e società di gestione <i>Concessionari infrastrutture idriche, Società di gestione ferrovie regionali e servizi ferrovie storiche, ZES, ANAS e concessionari autostradali per sistema monitoraggio ponti e viadotti</i>	7,0	11,4
Autorità di Sistema Portuale	3,0	4,9
Imprese e soggetti economici <i>Imprese logistica ferroviaria e navigazione, ENAV, soggetti filiera industriale autobus, soggetti economici di infrastrutture GNL</i>	1,6	2,5
Proveditori Operi Pubbliche Mims	1,4	2,3
<b>Totale</b>	<b>61,4</b>	<b>100,0</b>

\* Include, tra gli altri, AV/AC al 2026 e 2030, Programmi ERTMS, nodi e direttrici, elettrificazione e resilienza al Sud, Piano stazioni al Sud.  
Fonte: elaborazione Mims su fondi PNRR e PC, incluso arrotondamento decimale in €mld.



Mims

- 7 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

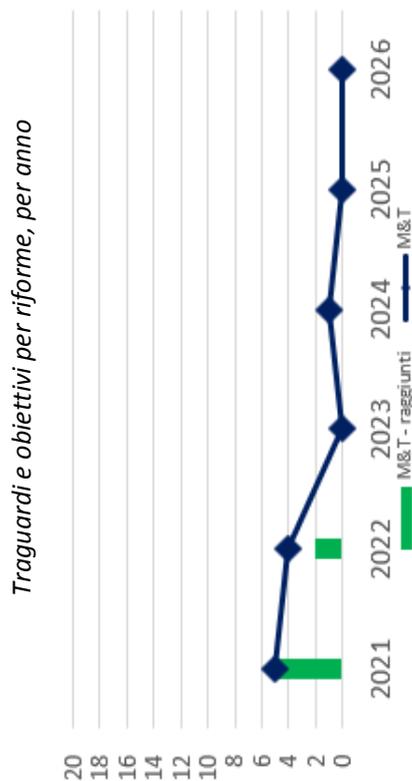
## A che punto siamo: il 98,7% delle risorse è stato ripartito e assegnato



\* I totali potrebbero differire a causa degli arrotondamenti decimali. Totale delle risorse attivate di cui 60,5 €mld di diretta competenza Mims e 0,9 €mld a competenza mista con altri Ministeri. Dati aggiornati al 08 febbraio 2022.

## Traguardi e obiettivi per il 2022

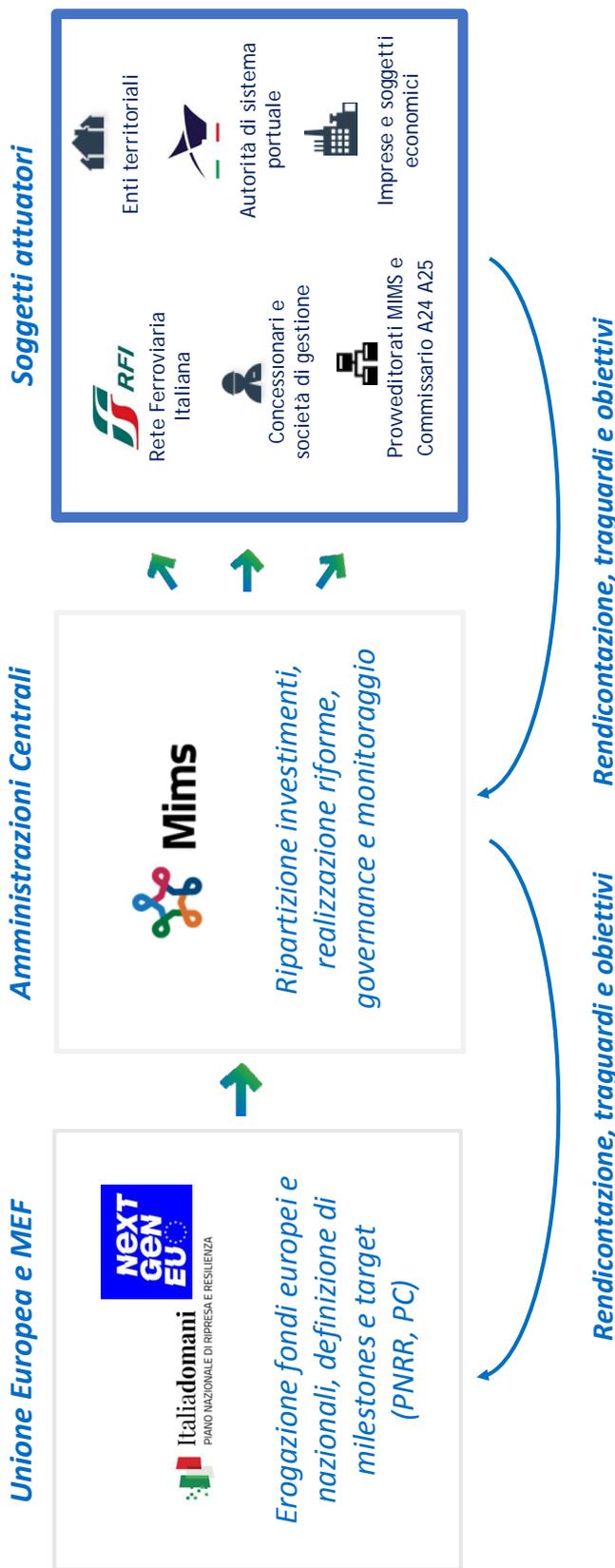
- 53 traguardi e obiettivi finali da raggiungere entro il 2026, di cui 43 per investimenti e 10 per riforme.
- **Già raggiunti tutti i 7 traguardi previsti per il 2021 e 2 traguardi previsti per il 2022.**
- **Nel 2022 sono previsti 7 traguardi** (4 per riforme, di cui 2 già raggiunti, e 3 per investimenti).



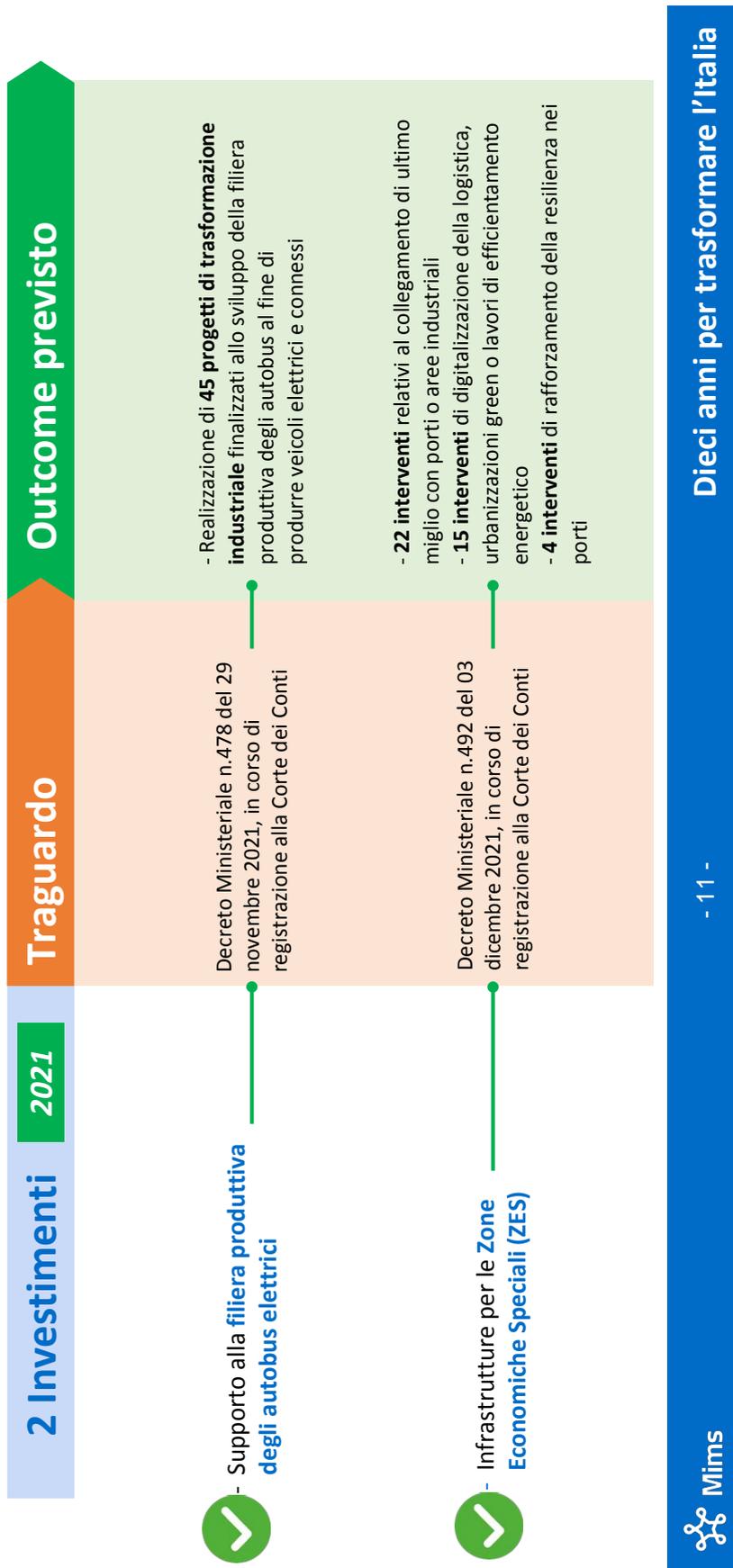
\*M&T sta ad indicare Milestones & Targets (Traguardi e obiettivi)



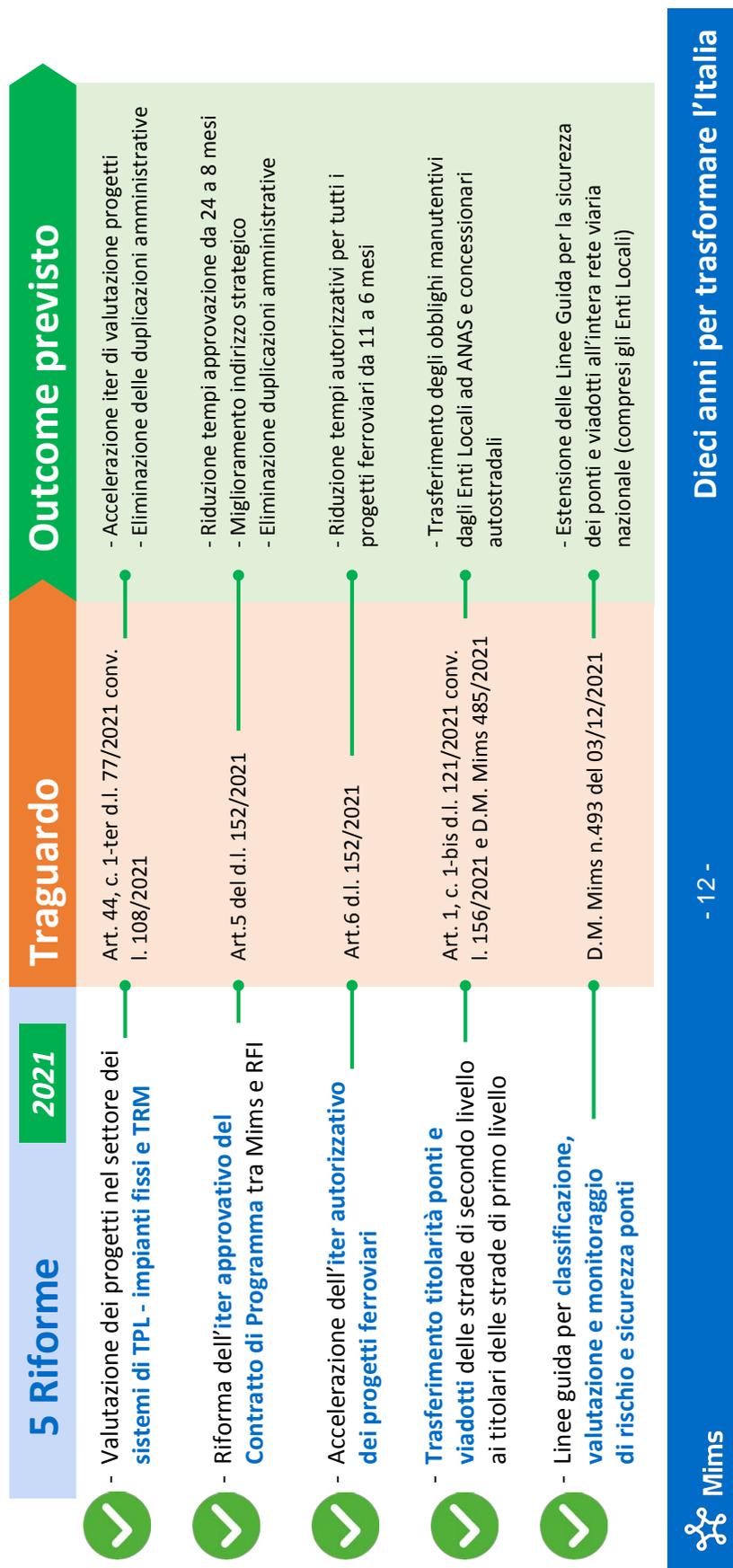
# Il PNRR: processo di assegnazione e rendicontazione delle risorse



# Traguardi raggiunti per gli investimenti Mims 2021



## Traguardi raggiunti per le riforme Mims 2021



# Investimenti Mims in linea con i traguardi 2022

## 3 Investimenti 2022

 - Programma innovativo della qualità dell'abitare (PINQUA)

 - Collegamenti ferroviari Alta Velocità (AV) per il Sud per passeggeri e merci

 - Sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)

## Avanzamento

- Decreto MIMS 7 ottobre 2021 n.383 con il quale sono stati approvati gli elenchi dei beneficiari e delle proposte presentate
- Approvato lo schema di convenzione da stipulare con gli Enti beneficiari
- Affidati lavori di realizzazione per tutti i lotti PNRR
- Linea Palermo-Catania: in corso le attività propedeutiche all'avvio delle Attività Negoziali per i Lotti 4b e Lotto 5 e gli iter autorizzativi per il Lotto 3 e Lotto 4a
- Primo Accordo Quadro Multi-tecnologico aggiudicato a novembre 2021; contratti applicativi in fase di stipula
- Secondo Accordo Quadro pubblicato il 24 dicembre 2021 con aggiudicazione prevista entro luglio 2022; stipula dei contratti applicativi prevista nel secondo semestre 2022

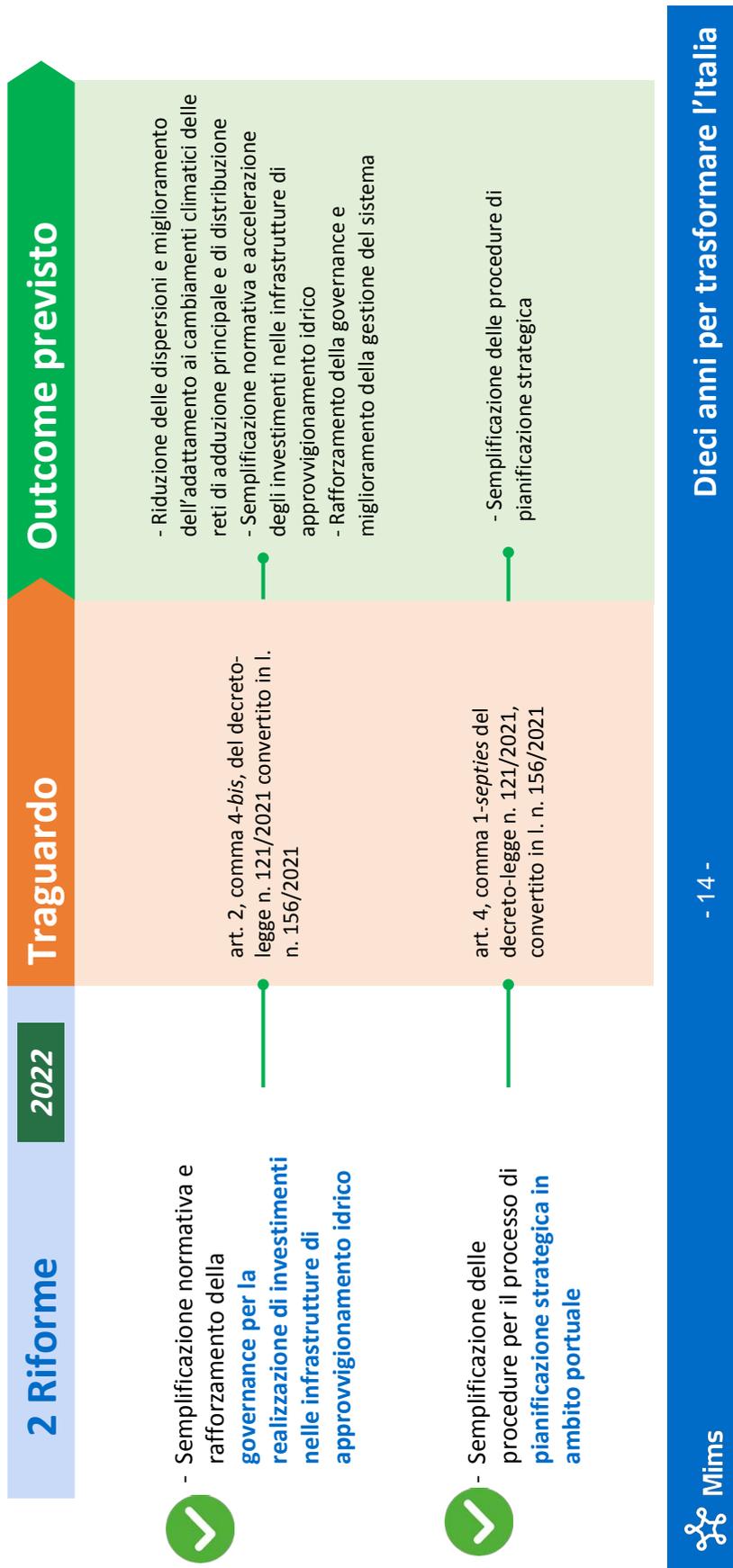
## Outcome previsto

- Firma delle convenzioni con gli enti beneficiari per la realizzazione di **10.000 unità abitative**, in termini sia di ristrutturazione sia di riqualificazione e **800.000 m<sup>2</sup> di superficie di spazi pubblici**
- Aggiudicazione, entro la fine dell'anno, degli appalti per la **realizzazione delle linee AV Napoli-Bari e Palermo-Catania**
- Affidamento dei lavori per la progettazione esecutiva e la **realizzazione del sistema ERTMS su 4900 km** di linee ferroviarie
- **Implementazione dell'ERTMS su 312 km** di linee ferroviarie

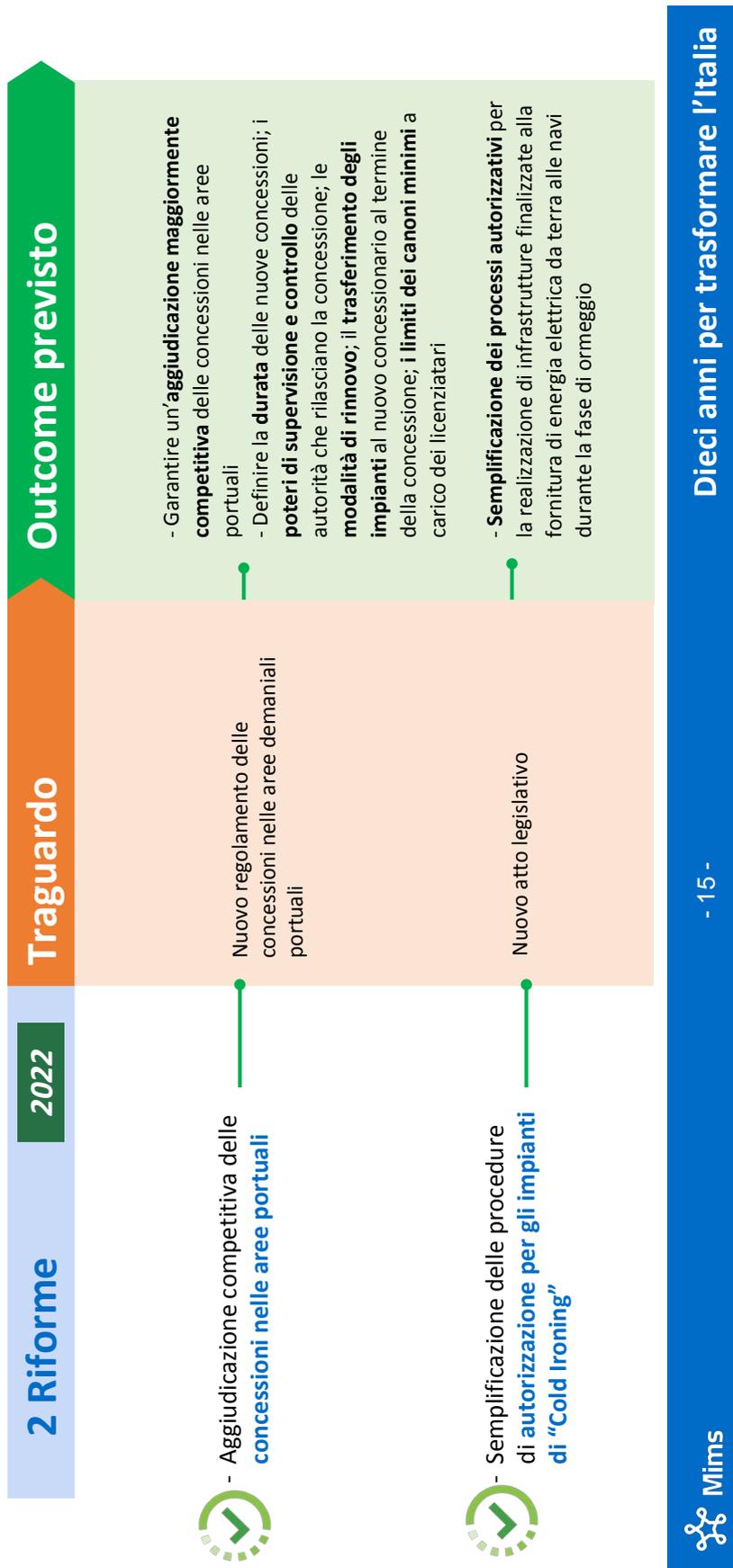


Dieci anni per trasformare l'Italia

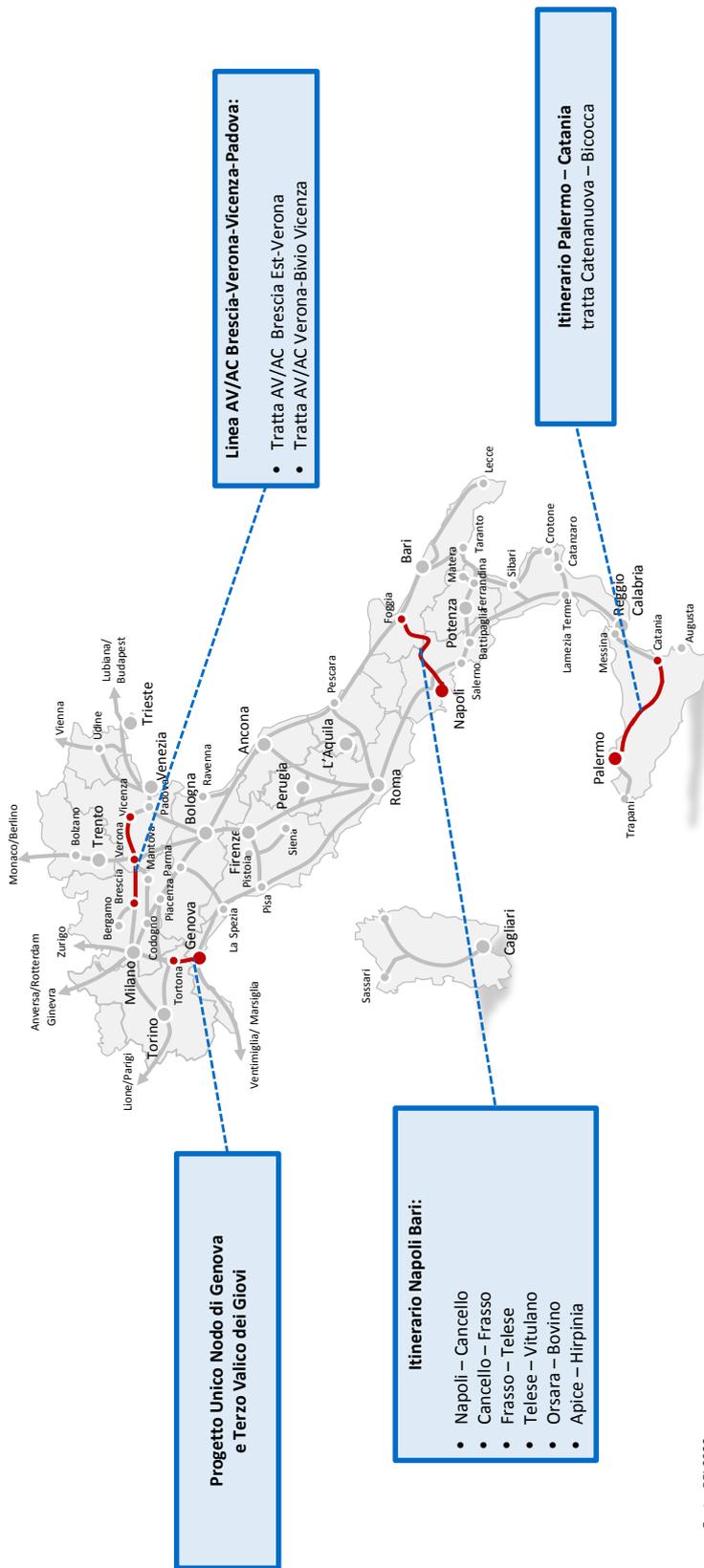
# Traguardi raggiunti per le riforme Mims 2022



# Le altre riforme Mims in linea con i traguardi 2022



# Focus: i cantieri aperti in ambito ferroviario



Fonte: RFI 2022



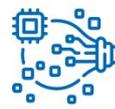
Mims

## Attuazione e governance del PNRR: i principi del G20

Gli investimenti infrastrutturali sostenibili dal punto di vista economico, sociale e ambientale costituiscono la **spina dorsale per lo sviluppo economico e sociale di un territorio**.

A livello internazionale, i **Principi del G20** – concordati dai leader del G20 sotto la presidenza del Giappone – forniscono un quadro di riferimento, volontario e non vincolante, per realizzare **investimenti infrastrutturali che massimizzino l’impatto economico, sociale e ambientale**:

- Massimizzare **l’impatto positivo delle infrastrutture**
- Aumentare **l’efficienza economica** tenendo conto dell’intero ciclo di vita
- Valutazione degli **impatti ambientali**
- **Resilienza** a fronte di disastri naturali e di altri rischi
- Considerare la **dimensione sociale** dell’investimento
- Rafforzamento della **governance** delle infrastrutture

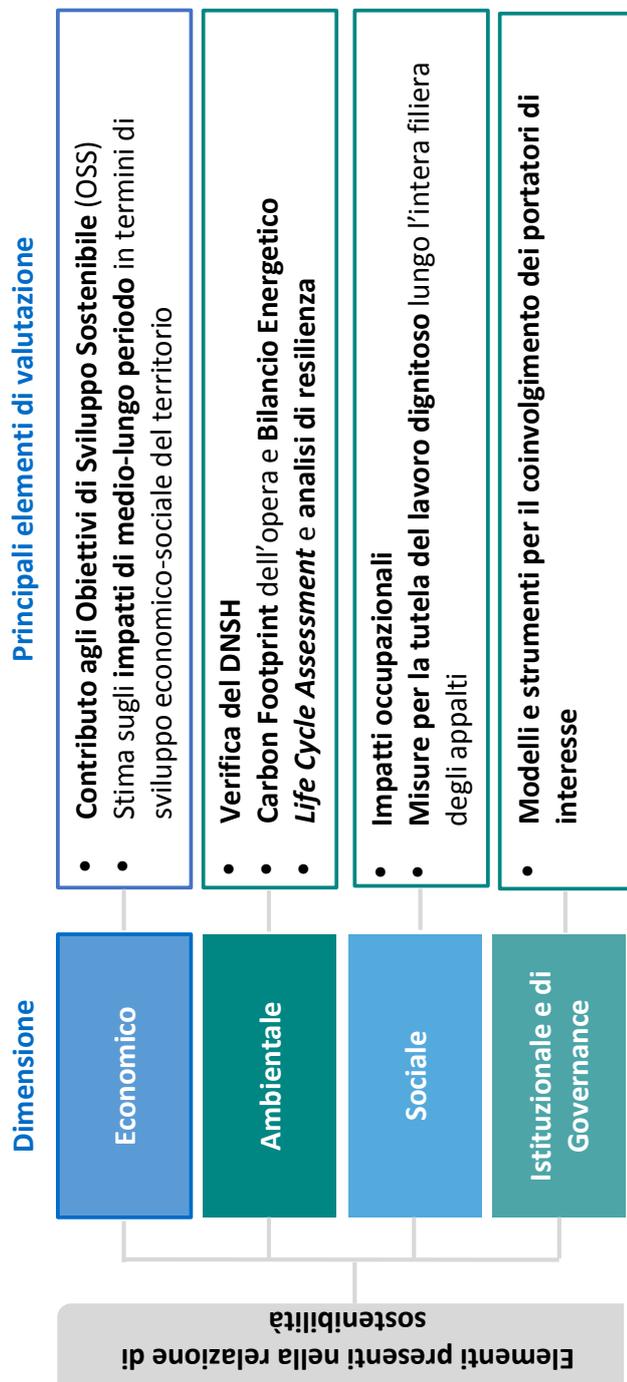


I nuovi strumenti di progettazione e valutazione adottati dal Mims, come le **linee guida settoriali** di valutazione degli investimenti in opere pubbliche, le **linee guida per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE)** emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) con l’introduzione della **Relazione di Sostenibilità** delle opere, e le linee guida sullo svolgimento del **Dibattito Pubblico**, vanno proprio in questa direzione.



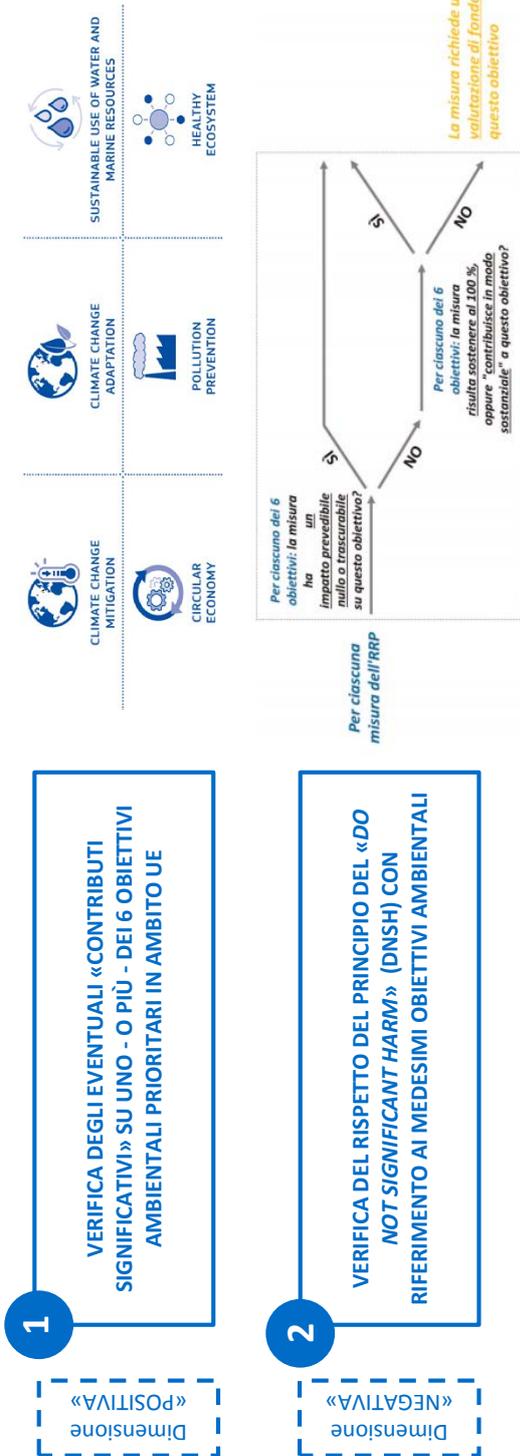
# Attuazione e governance del PNRR: la relazione di sostenibilità

Con le nuove Linee Guida per il Progetto di fattibilità tecnico-economica approvate dal Consiglio superiori dei Lavori Pubblici si è introdotto come nuovo documento di analisi *ex ante* la **Relazione di Sostenibilità delle opere**.



# Attuazione e governance del PNRR: il principio DNSH nella relazione di sostenibilità

La valutazione della dimensione ambientale è sviluppata in linea con il regolamento che istituisce il meccanismo di ripresa e resilienza e con la Tassonomia EU. L'analisi mira a identificare la componente «positiva» e quella «negativa» dei possibili impatti ambientali.



## Attuazione e governance del PNRR: il dibattito pubblico

Il Mims si è dotato di una serie di **strutture di governance** per rendere più rapido ed efficace il sistema organizzativo che dovrà gestire le attività connesse alla **programmazione e implementazione del PNRR**. Tra queste, il **dibattito pubblico** è uno strumento di democrazia partecipativa fondamentale per assicurare la massima inclusione dei portatori di interesse nella discussione e progettazione di un'opera.

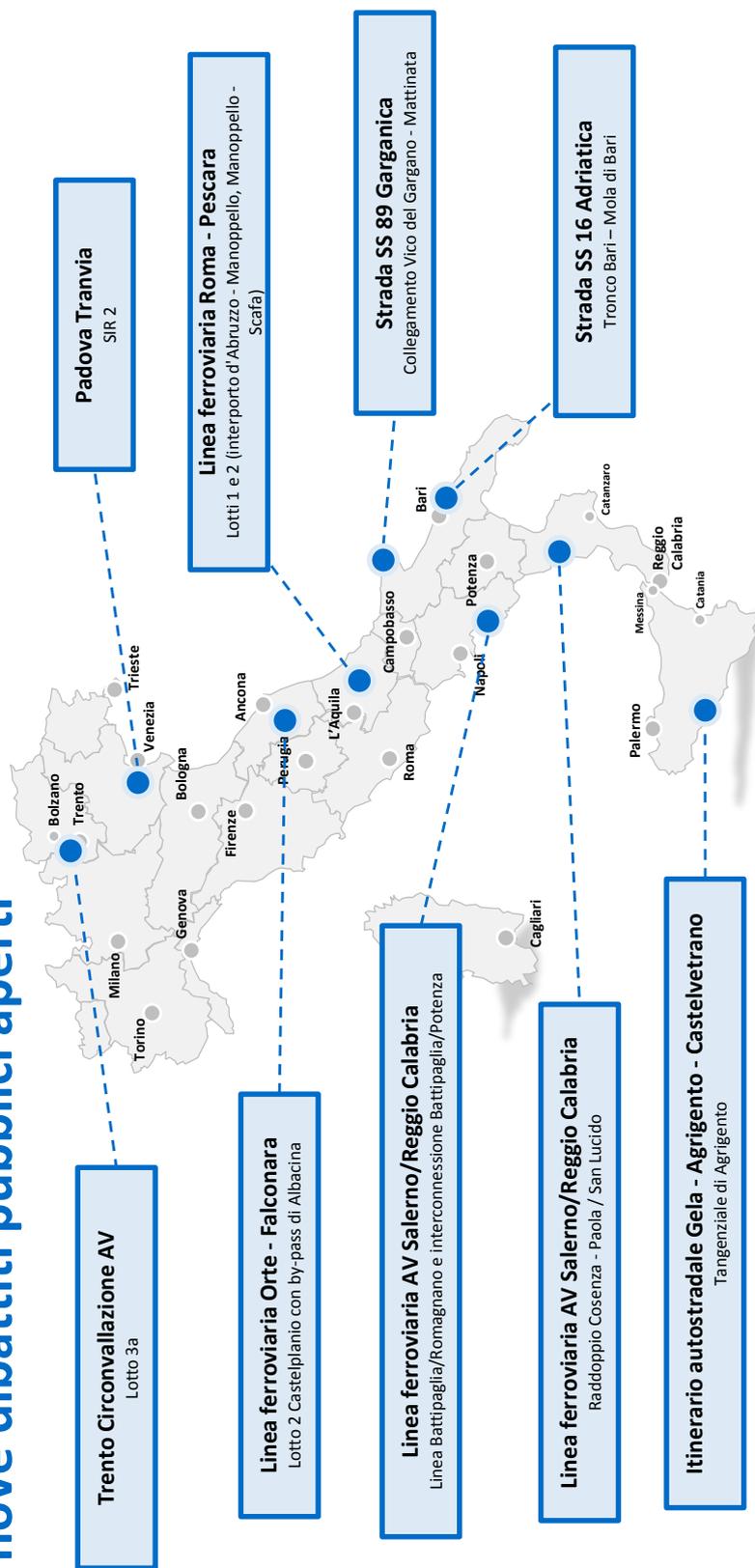
La **Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico** istituita presso il Mims ha approvato con la raccomandazione n. 2 le **linee Guida per il procedimento abbreviato per le opere PNRR** prioritarie per le quali è obbligatorio il dibattito pubblico, oltre alla riduzione delle soglie dimensionali per assicurare il dibattito su più opere.

L'obiettivo del procedimento abbreviato per le opere PNRR è di **coniugare efficienza e velocità** oltre a un diretto coinvolgimento del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblico, in tal senso le linee guida in questione ne chiariscono dinamica, tempi e modi, oltre ai requisiti della figura chiave, il Coordinatore del dibattito pubblico.

**Ad oggi, sono stati avviati 9 dibattiti pubblici. Tra questi, quello sulla circonvallazione AV di Trento è quasi giunto a conclusione.**



# I nove dibattiti pubblici aperti

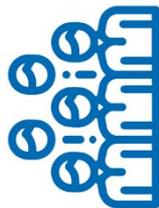


Dieci anni per trasformare l'Italia

## L'esempio della circonvallazione AV di Trento

Il procedimento di dibattito pubblico abbreviato per la circonvallazione di Trento è quasi concluso e il coordinatore ha presentato la relazione conclusiva, ora in attesa del parere della conferenza dei servizi.

Alcuni numeri sul dibattito in questione:



**1.008 partecipanti al dibattito**  
di cui 390 in presenza e 618 online

**5.949 persone raggiunte**  
via social media



**17 incontri**  
di cui 6 con il pubblico e 11 tecnici

**53 documenti di commento**  
ricevuti dagli stakeholder (quaderni degli attori)  
**125 articoli**  
della stampa sul dibattito

## Una svolta storica: tutela dell'ambiente ed equità intergenerazionale in Costituzione

L'8 febbraio, la Camera ha approvato la proposta di legge costituzionale, completando l'iter previsto dalla Costituzione per emendarla, introducendo modifiche agli Articoli 9 e 41 del testo costituzionale. In particolare:

- All'Art.9, vengono riconosciuti tra i principi della Repubblica la **tutela l'ambiente**, della **biodiversità** e **degli ecosistemi**, **anche nell'interesse delle future generazioni**.
- All'Art. 41, che sancisce la libertà di iniziativa economica, si precisa che questa non possa svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o **in modo da recare danno alla salute e all'ambiente**, oltre che alla sicurezza, alla libertà e alla dignità umana, riconoscendo alla legge il compito di determinare i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata sia indirizzata e coordinata **a fini ambientali**, oltre che sociali.



**Queste modifiche segnano una svolta storica**, che impone di affrontare le grandi sfide presenti e future coniugando le esigenze economiche, la giustizia sociale e quella ambientale, al fine di costruire un percorso di sviluppo sostenibile nel rispetto dei principi di **ecologia integrale** e di **equità intergenerazionale**.



**Mims**

Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili



\*18STC0174810\*