

## COMMISSIONI RIUNITE

### VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione di ulteriori interventi infrastrutturali da realizzare ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, e dei commissari straordinari individuati per ciascuna opera. Atto n. 262 ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i> ) .....	18
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	24

#### ATTI DEL GOVERNO

*Mercoledì 23 giugno 2021. — Presidenza del vicepresidente della IX Commissione Paolo FICARA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili Giancarlo Cancellieri.*

#### La seduta comincia alle 15.35.

**Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione di ulteriori interventi infrastrutturali da realizzare ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, e dei commissari straordinari individuati per ciascuna opera.**

**Atto n. 262.**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).*

Le Commissioni iniziano l'esame dello schema di decreto in titolo.

Generoso MARAIA (M5S), *relatore per la VIII Commissione*, ricorda che le Commissioni riunite sono chiamate ad espri-

mere il parere sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che concerne gli interventi infrastrutturali inseriti in un elenco allegato, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, cosiddetto « decreto sblocca cantieri », come modificato dall'articolo 9 del decreto-legge n. 76 del 2020, denominato « decreto semplificazioni ».

Sarà sua cura procedere all'inquadramento generale del provvedimento in esame, nonché illustrare le opere di competenza della Commissione Ambiente, dal momento che il collega Rixi si è concentrato sugli interventi che rientrano nell'area di interesse della Commissione Trasporti.

La disposizione del « decreto sblocca cantieri » – che trova qui applicazione per la seconda volta – specifica le caratteristiche che gli interventi devono possedere per essere inseriti nell'elenco. In esso sono compresi interventi caratterizzati « da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale,

per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di uno o più Commissari straordinari che è disposta con i medesimi decreti». Tale norma delinea quindi la procedura per la redazione dell'elenco delle opere, prevedendo che gli interventi siano individuati con decreto del Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro delle infrastrutture, sentito il Ministro dell'economia, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, che devono esprimersi entro venti giorni, nel caso di specie, quindi, entro il prossimo 6 luglio. Tuttavia, per quelli di rilevanza esclusivamente regionale o locale, i decreti sono adottati, « ai soli fini dell'individuazione di tali interventi, previa intesa con il Presidente della Regione interessata ». Sul punto è bene però osservare come non sempre i crismi siano stati osservati con stringente rigidità; difatti sono state inserite opere che teoricamente non sarebbero potute rientrare. Sia chiaro che è favorevole all'istituto del commissariamento ed è bene che vi sia una elasticità, di matrice politica, che renda la scelta e la selezione più giusta ed opportuna, seguendo il brocardo latino del « summum ius summa iniuria », ciò però deve avvenire, non seguendo logiche di parte, ma avendo come precipuo obiettivo l'interesse della collettività. È quindi sua convinta speranza che, pro futuro, ci sia maggiore coinvolgimento e condivisione, soprattutto quanto si parla di deroghe.

Quanto all'aspetto temporale, la norma prevede che – scaduto il termine del 31 dicembre 2020 per l'adozione del primo decreto – con uno o più decreti successivi, da emanare con le medesime modalità e sulla base degli stessi crismi, entro il 30 giugno 2021, il Presidente del Consiglio può individuare ulteriori interventi per i quali disporre la nomina di Commissari straordinari.

I colleghi ben ricordano che la procedura di commissariamento di alcune opere ha già trovato applicazione nei mesi scorsi, previo coinvolgimento – anche in quel caso – delle competenti Commissioni parlamentari, non senza qualche difficoltà. Infatti, almeno in una prima versione, il Governo

aveva presentato lo schema di atto privo dell'elenco dei potenziali candidati designati come commissari. Successivamente, su richiesta degli organi parlamentari, l'Esecutivo ha poi integrato il testo, nel senso di corredare lo schema con un allegato in cui erano elencate le opere da commissariare ed il soggetto indicato per ciascuna di esse. Nel primo schema erano presenti 58 opere in allegato e, secondo quanto riportato nella relazione illustrativa di questo atto, per 57 si è proceduto alle designazioni dei commissari (non essendo ancora disponibile il testo, si può comunque citare il comunicato stampa del 21 maggio 2021 della Corte dei conti, da cui risulta che sono stati ammessi in data 20 maggio 2021 al visto di legittimità e alla conseguente registrazione i provvedimenti di nomina di 29 Commissari straordinari). Opportunamente, riproducendo lo stesso percorso, lo schema in esame reca in allegato l'elenco delle opere e del soggetto designato.

Nel dibattito svoltosi in occasione del precedente provvedimento attuativo della norma sui commissariamenti, le Commissioni si erano altresì soffermate sull'esigenza di assicurare un adeguato coinvolgimento delle Regioni. Ciò in ragione della mancata intesa preventiva con i Presidenti di Regione sulle opere di rilevanza esclusivamente regionale o locale, che si registra anche in quest'occasione. Nuovamente, la relazione illustrativa esplicita le ragioni di tale scelta: « si ritiene opportuno, prima di procedere con la fase interlocutoria con le Regioni, nei termini previsti dall'articolo 4 decreto-legge 32/2019, acquisire il parere delle competenti Commissioni parlamentari, considerando l'avviso del Parlamento, non solo come presupposto imprescindibile sul fronte procedurale, ma anche come momento di confronto sulla scelta delle opere proposte dal Governo ».

Quanto ai criteri di formazione dell'elenco delle opere, la relazione illustrativa precisa che l'istruttoria ha tenuto conto anche dei criteri condivisi con le Commissioni parlamentari competenti, ivi compresa quello di individuare prioritariamente quelle opere previste in documenti di pianificazione strategica, in avanzato stato

di progettazione, con un quadro finanziario definito e la cui realizzazione determina significativi impatti socio-economici ed ambientali, oggetto di una delle condizioni del parere delle Commissioni. Inoltre, la medesima relazione precisa che – proprio in quanto non coerenti con i citati criteri – non sono inseriti nel presente schema le opere di adeguamento del corridoio Tirrenico, quelle relative alla E45, ai ponti sul Po e al bypass della frana di Spriana «per le quali il Governo si impegna a definire interventi anche di natura normativa volti a superarne le eventuali criticità». Non sono altresì compresi gli interventi relativi alla rete viaria della Sardegna e alle opere di accesso all'evento olimpico di Milano Cortina 2026 in quanto saranno oggetto di specifici provvedimenti di commissariamento, assunti al di fuori di questa procedura. Appare poi opportuno in tale sede rimarcare l'importanza del Sistema SILOS, che svolge una fondamentale funzione di monitoraggio sull'attuazione del programma delle infrastrutture. La procedura di commissariamento dovrebbe poter essere estesa anche alle opere contenute nei rapporti annuali SILOS redatti dal Servizio Studi, vista la strategicità e priorità di tali infrastrutture.

Venendo invece al contenuto del provvedimento, l'articolo 1 richiama l'elenco allegato delle opere per le quali, ai sensi dell'articolo 2, è designato un commissario. In modo singolare, gli articoli 2 e 3 recano disposizioni in cui vengono lasciati in bianco alcuni elementi, quali il nominativo eventuale di altri soggetti cui avvalersi per l'espletamento dell'incarico (articolo 2, comma 2), l'indicazione della Direzione generale del Ministero che svolge le funzioni di monitoraggio di cui all'articolo 3. Ciò farebbe supporre che il Governo intende procedere con distinti DPCM alla nomina di ciascun commissario. Vista l'importanza della questione, chiediamo sul punto una chiarificazione al Governo.

Quanto agli oneri, l'articolo 4 dispone che quelli connessi con la realizzazione dell'opera siano a carico del quadro economico dell'intervento nell'ambito delle risorse indicate per ciascun intervento.

L'elenco allegato reca 44 interventi, di cui 18 relativi a infrastrutture stradali, 15 a infrastrutture ferroviarie, 2 relativi al trasporto rapido di massa e 9 a infrastrutture per presidi di pubblica sicurezza. Nella relazione si evidenzia che «la maggior parte degli interventi sono di rilevanza esclusivamente locale o regionale», anche se non risulta, *ictu oculi*, possibile distinguere quali di esse necessiteranno dell'intesa con il Presidente della Regione interessata. La relazione illustrativa mostra poi che le opere selezionate relative alla rete stradale sono volte, in parte, ad agevolare la connessione con le aree interne del Paese, ed in parte ad adeguare la viabilità ai mutati fabbisogni di trasporto, nonché al completamento di fondamentali collegamenti in corrispondenza di centri urbani.

Quanto ai costi stimati per gli interventi sulle infrastrutture stradali, risulta che i più onerosi siano quelli afferenti le opere sulla Aurelia-bis (circa 870 milioni) e sulla SS 372 Telesina (quasi 500 milioni). L'importo complessivo degli interventi sulla rete stradale ammonta a di 4,25 miliardi di euro.

Le opere, così come descritte nella relazione illustrativa, sono le seguenti: 1. SS28 Tangenziale di Mondovì. Si prevede il completamento della Tangenziale di Mondovì a Sud dell'abitato, con riduzione dei tempi di percorrenza e dei livelli di inquinamento in considerazione dell'ingente traffico pesante; 2. SS64 Porrettana – Collegamento svincoli Prato Est-Ovest. Rientra in un più ampio sistema di riqualificazione dell'itinerario Firenze-Prato-Pistoia da realizzarsi attraverso l'ammodernamento e la messa in sicurezza dell'attuale tracciato; 3. SS64 Nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno – Stralcio Sud. Rappresenta il completamento della variante plano altimetrica della Porrettana in continuità dello stralcio Norda cui si collega in località Faianello; 4. Sistema tangenziale di Lucca- Viabilità est. Fa parte della realizzazione del sistema Tangenziale di Lucca e prevede un intervento funzionale nell'Asse Nord Sud pari a 11,9 km; 5. Collegamento al Porto di Ancona. Si prevede un collegamento viario di estesa pari a circa 3,3 km tra il porto di

Ancona e la A 16 all'altezza della frazione di Torrette; 6. SS 80 Gran Sasso d'Italia – Tratta Teramo Mare. Costituisce il completamento della variante alla SS 80 tra il raccordo autostradale A 14 (Mosciano Sant'Angelo) e la SS 16 (Adriatica); 7. SS 372 Telesina – Itinerario Caianello Benevento. Con il secondo lotto si prevede un adeguamento stradale; 8. SS 268 del Vesuvio. Si interviene con la realizzazione di una piattaforma stradale di categoria B; 9. SS182 Trasversale delle Serre. Si prevedono interventi relativi al completamento del collegamento Tirreno-Ionio e connessione delle aree interne con A 2 e SS 106; 10. SS 275 Maglie-Santa Maria di Leuca – I° Lotto. L'intervento prevede l'ammodernamento e l'adeguamento alla sezione B; 11. SS 42 Variante Est di Edolo- Lotto II. Si prevede la riqualificazione del tratto della SS 42 in Alta Val Camonica, allo scopo di by-passare il centro abitato di Edolo in provincia di Brescia; 12. SS 284 Occidentale Etnea- I° lotto Adrano Paternò. Si prevede la sistemazione e messa in sicurezza lungo l'itinerario Adrano-Paternò, prevedendo il miglioramento delle intersezioni, la sistemazione degli accessi, e la realizzazione di tratti a tipologia C1 e B; 13. Collegamento a Vigevano accesso a Malpensa. L'opera si inquadra nel complesso degli interventi di adeguamento della viabilità di connessione all'aerostazione; 14. Variante alla SS 1 « Aurelia bis ». Si tratta di diversi interventi di potenziamento alla viabilità di accesso all'hub portuale di La Spezia e Savona, nonché la realizzazione di una variante all'abitato di Imperia; 15. SS 27 del Gran San Bernardo. Si prevede una variante agli abitati di Eutrobules e Saint Oyen; 16. SS 626 – SS 115 e completamento tangenziale di Gela. Si realizza il collegamento tra la SS 626 in corrispondenza dello svincolo di Butera e la SS e la SS 117-bis; 17. Variante Trapani Mazara del Vallo – I° stralcio funzionale. Si tratta di un intervento in variante rispetto al sedime esistente; 18. Ponte di Corleone. L'intervento prevede la messa in sicurezza del Ponte e altri interventi integrati per la realizzazione di bretelle laterali.

Per tutte queste opere viene designato come commissario l'ingegner Mucilli, dirigente dell'ANAS, ad eccezione del pacchetto di interventi sulla SS 1 « Aurelia-bis », e del ponte di Corleone, che sono invece affidati all'ingegner Castiglione, anche lui dirigente di ANAS.

Lo schema di decreto è indirizzato nella giusta direzione, ma, vista la grave crisi socio-economica che il Paese sta attraversando e le grandi opportunità che il post-pandemia apre con il PNRR, si può e si deve fare di più, utilizzando lo strumento infrastrutturale, in particolare per ridurre e cercare di annullare il divario territoriale con il commissariamento, al fine di una loro rapida conclusione, di opere strategiche situate in aree bisognose di un rilancio economico o fondamentali per lo scambio intermodale, come, tra le altre, la direttrice Contursi-Termoli e la Strada a Scorrimento Veloce Lioni-Grottaminarda o la Manna-Camporeale; le ultime due delle quali, inoltre, essendo parte dall'asse Roma-Napoli-Bari, sono opere collegate al PNRR ed essendo questo un criterio richiamato dallo stesso Governo per entrare nella lista delle opere del suddetto decreto, chiediamo un'integrazione dell'Esecutivo per farle rientrare nelle infrastrutture da commissariare.

Non di meno, nel nuovo corso *green* inaugurato negli ultimi anni, appare opportuno chiedere al Governo un più incisivo intervento sulla questione idrica. L'istituto commissariale appare più adeguato per risolvere i mali che da anni affliggono tale settore e che procurano enormi spechi. Una via potrebbe essere quella di commissariare gli enti la cui morosità eccessiva non permette di porre in essere i dovuti interventi e gli investimenti necessari, ad esempio con la creazione di *good company*, che in altri settori ha prodotto proficui risultati.

Altro punto su cui è necessario un maggiore impegno dell'Esecutivo è quello della gestione del patrimonio demaniale, in particolare per quanto concerne lo sfruttamento degli immobili. Ad oggi vi sono migliaia di edifici e locali abbandonati, soprattutto in ambito militare, e la PA spende

cifre di notevole mole per affitti. La soluzione più ovvia è quella di riqualificare beni, il più delle volte di pregio ed in posizioni uniche e strategiche, e utilizzarle per i servizi ai cittadini ovvero per gli scopi strumentali all'Amministrazione. Anche in tale caso la figura del commissario appare una soluzione efficiente ed efficace per arrivare ad una rapida e proficua soluzione di tale annosa questione.

Infine, si propongono interventi rivolti a rendere maggiormente funzionali – con opere di adeguamento, ristrutturazione, rifunzionalizzazione, nonché di nuova realizzazione – alcuni presidi di pubblica sicurezza, ubicati nei comuni di Alessandria, Roma, Nettuno, L'Aquila, Torre Annunziata e Barletta. Per tali infrastrutture, sono designati commissari i Provveditori alle opere pubbliche competenti per territorio, ad eccezione delle opere riferite a Torre Annunziata e Barletta, che sono affidate all'ingegner Lucia Conti, dirigente del Ministero attualmente in quiescenza.

Ritiene conclusivamente opportuno che le Commissioni svolgano le audizioni dei commissari designati nonché della Conferenza Stato-regioni, al fine di coinvolgere le regioni nelle scelte decisionali relativamente alle opere oggetto del decreto.

Edoardo RIXI (LEGA), *relatore per IX Commissione*, si sofferma nella sua relazione sulle infrastrutture di interesse della IX Commissione (Trasporti) per fornire qualche elemento informativo ulteriore rispetto al quadro generale formulato dal relatore per l'VIII Commissione (Ambiente).

La maggior parte delle opere di diretta competenza della Commissione trasporti sono opere ferroviarie: quelle per le quali si prevede il commissariamento sono 15. Il costo complessivo di tali opere è pari a circa 6,9 miliardi di euro, in parte significativa già finanziato.

In Lombardia saranno commissariati 4 interventi. Con riferimento alle tratte Raddoppio Ponte San Pietro Bergamo-Montello e Gallarate-Rho si prevede per il primo intervento la realizzazione del raddoppio della linea Ponte San Pietro-Bergamo-Montello per uno sviluppo complessivo di circa 19 km, in affiancamento al binario

esistente, con la soppressione di tutti i passaggi a livello e la realizzazione delle relative opere sostitutive. Il secondo progetto si sviluppa per circa 8 km e prevede il quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago, interventi di PRG nella stazione di Rho e il collegamento con l'aeroporto di Malpensa attraverso la realizzazione di un « Raccordo Y » tra la linea RFI e la linea Ferrovie Nord Milano all'altezza della stazione di Busto Arsizio. L'intervento comprende anche alcuni ulteriori interventi infrastrutturali.

Sono inoltre previsti il commissariamento degli interventi per la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario tra la stazione di Bergamo e l'Aeroporto Orio al Serio (a doppio binario con un'estesa di 5,3 km) e, in due fasi funzionali, del quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo-Pavia (per una estesa di circa 29 km), la quale costituisce parte integrante della nuova linea Genova-Milano. A tal proposito, si segnala tuttavia che il progetto approvato relativo a tale tratta presenta discontinuità prestazionali significative e non trascurabili rispetto al Terzo Valico dei Giovi (standard AV/AC), in quanto lo standard progettuale previsto è quello di linea « convenzionale ». Desti inoltre ancora maggior preoccupazione il fatto che il quadruplicamento della tratta Pavia-Voghera (con il relativo ponte per l'attraversamento del Po) non sia stato ancora nemmeno preventivato, nonostante tale tratta sia destinata inevitabilmente a costituire nei prossimi anni un severo collo di bottiglia sia per il traffico merci che per quello passeggeri tra Genova e Milano. Tale tratta continuerebbe pertanto a costituire un « *missing link* » nell'ambito del corridoio TEN-T Reno-Alpi. Il commissario indicato per tali interventi è l'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana Vera Fiorani.

Sempre sulla Linea Genova-Milano (corridoio TEN-T Reno-Alpi), tra Piemonte e Lombardia si colloca l'intervento di quadruplicamento della linea ferroviaria tra Tortona e Voghera, per cui è nominato commissario l'ingegner Vincenzo Macello. In relazione a tale tratta, si segnalano le medesime criticità prestazionali già eviden-

ziate per la tratta Milano Rogoredo-Pavia, ovvero la mancata adozione dello standard AV/AC utilizzato invece per il Terzo Valico (Genova-Tortona). Questa scelta appare decisamente incongruente rispetto alle strategie di investimento pubblico sino ad ora perseguite a livello nazionale per collegare velocemente i grandi centri urbani, strategie che hanno portato alla realizzazione di nuove linee ferroviarie con standard AV/AC tra Torino e Napoli. Pertanto si auspica che il commissariamento dei suddetti interventi preveda anche un adeguamento dei progetti ai migliori standard europei al fine di garantire su tutto il corridoio TEN-T Reno-Alpi (dal porto di Genova a quello di Rotterdam) gli standard prestazionali richiesti, visto l'importante valore strategico-logistico del corridoio per il sistema economico europeo.

È invece situato interamente in Piemonte l'intervento di adeguamento della linea storica Torino-Modane, nella tratta Bussoleno-Avigliana, nell'ambito dell'adeguamento per fasi dell'Infrastruttura di adduzione al tunnel ferroviario transfrontaliero del nuovo collegamento Internazionale Torino-Lione (AC/AV), oltre agli interventi sulla cintura di Torino e alla sistemazione dello scalo Torino-Orbassano. Si segnala che si tratta dell'intervento più significativo dal punto di vista economico, con un costo stimato di 1.913 milioni di euro. Il commissario designato per questo intervento è il dottor Calogero Mauceri (già commissario dell'opera « Terzo Valico del Giovi »).

Quattro interventi riguarderanno lo snodo ferroviario di Roma e il Lazio. In primo luogo si dispongono interventi di riqualificazione delle stazioni connessi con il nodo di interscambio di Pigneto (nell'ambito del quale si prevede anche il collegamento in sottopasso alla Metro C, e la copertura totale del vallo ferroviario a Pigneto), il raddoppio della tratta Guidonia-Lunghezza (con un'estesa pari a 10 km), il quadruplicamento Ciampino-Capannelle e il raddoppio della tratta Cesano-Bracciano per un'estesa di circa 14 km (linea Roma Viterbo). Per diversi di questi interventi sono previsti anche la realizzazione di nuove

stazioni, l'adeguamento tecnologico della linea e altri interventi infrastrutturali connessi. Il commissario indicato è l'ingegnere Vincenzo Macello, dirigente di RFI.

In Trentino-Alto Adige viene commissariata la realizzazione di una bretella di collegamento della lunghezza di circa 3.800 m, tra le linee Verona-Brennero e Fortezza-San Candido; il commissario designato è l'ingegnere Paola Firmi, dirigente di RFI.

In Veneto forma oggetto di commissariamento la realizzazione di una connessione intermodale tra l'Aeroporto Marco Polo e la rete ferroviaria esistente Venezia-Trieste, mentre in Toscana saranno commissariati il raddoppio e l'elettrificazione della ferrovia Empoli-Siena. Il commissario indicato per entrambi gli interventi è l'ingegnere Vincenzo Macello.

Per quanto riguarda gli interventi nel Sud Italia, in Calabria è commissariato l'intervento diretto al potenziamento del collegamento Lamezia Terme-Catanzaro Lido-Dorsale jonica, con commissario l'ingegnere Roberto Pagone, dirigente di RFI.

In Sicilia è oggetto di commissariamento il *bypass* ferroviario di Augusta, sulla tratta ferroviaria Catania-Siracusa, e il collegamento ferroviario nel porto di Augusta; il commissario designato è l'ingegnere Filippo Palazzo, dirigente RFI in quiescenza.

Per quanto riguarda il trasporto rapido di massa, è previsto il commissariamento della realizzazione di interventi per un valore prossimo ai 1.400 milioni di euro. In particolare si prevedono diversi interventi di potenziamento ed estensione della metropolitana di Catania, ivi incluso il collegamento con l'aeroporto di Fontanarossa, con commissario l'ingegner Virginio di Giambattista, dirigente RFI in quiescenza, e la realizzazione e riqualificazione di alcune linee tranviarie nel comune di Roma (tranvia Termini Vaticano-Aurelio, Collegamento Tranviario tra P.le del Verano e P.le Stazione Tiburtina, linea tranviaria Termini-Giardinetti-Tor Vergata, tranvia Viale Palmiro Togliatti). Per tali ultimi interventi è designato commissario l'ingegner Paolo Delli Veneri, dirigente del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in quiescenza.

Conclude con alcune considerazioni di carattere generale. Ricorda innanzitutto che il parere espresso dalle Commissioni sul precedente schema di DPCM sulle opere da commissariare recava una condizione che richiedeva di sottoporre il secondo schema di DPCM al parere delle Commissioni parlamentari dopo l'interlocuzione con le regioni. Il Governo non ha invece ritenuto di seguire tale indicazione delle Commissioni: richiede pertanto di sapere se l'interlocuzione con le regioni sia stata comunque avviata e quali siano le posizioni emerse.

Ritiene inoltre che debba essere oggetto di valutazione da parte delle Commissioni l'esiguità del numero dei commissari rispetto al numero delle opere da realizzare e all'enorme mole di lavoro da svolgere; ciò sia per il comparto ANAS che per quello ferroviario.

Circa infine la curiosa formulazione degli articoli 2 e 3, che recano dei puntini di sospensione, chiede di avere maggiori ragguagli, in particolare circa l'assenza di compenso per i commissari straordinari e le eventuali spese destinate al supporto tecnico degli stessi. In particolare, osserva che occorre designare strutture in grado di portare avanti i vari interventi in parallelo; se viceversa essi venissero condotti in serie, i tempi subirebbero ritardi non tollerabili. Allo stesso modo vorrebbe essere ragguagliato sull'adeguamento della progettazione relativamente agli interventi previsti relativi ai corridoi europei TEN-T. Rileva infatti come RFI abbia proposto alcuni pro-

getti che riguardano corridoi europei ma non seguono le regole europee, con la conseguenza che tali progetti potrebbero dover essere completamente rivisti.

Il sottosegretario di Stato Giancarlo CANCELLERI si riserva di intervenire in un momento successivo.

Mauro ROTELLI (FDI) si domanda se le audizioni, richieste anche dal relatore Maraia, saranno effettivamente svolte. Esse si rendono tanto più necessarie per il fatto che i pareri dei relatori hanno avanzato delle criticità, che devono trovare un chiarimento. Sottolinea ancora l'opportunità di recuperare un collegamento con le regioni e gli enti locali.

Paolo FICARA, *presidente*, precisa che le modalità del seguito dell'esame del provvedimento verranno definite nell'ufficio di presidenza che si terrà al termine della seduta.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 16.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

*Mercoledì 23 giugno 2021.*

L'ufficio di presidenza si è svolto dalle 16.25 alle 16.30.