

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 degli interventi infrastrutturali ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32. Atto n. 236 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*). 13

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 13 gennaio 2021. — Presidenza della presidente della IX Commissione Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Giancarlo Cancelleri.

La seduta comincia alle 14.10.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione degli interventi infrastrutturali ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32.

Atto n. 236.

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

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

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che contestualmente all'assegnazione dell'atto, il Presidente della Camera ha inviato alle Presidenti delle due Commissioni una lettera in cui, fra l'altro, richiama il contenuto della relazione illustrativa, relazione nella quale sono, tra l'altro, indicate le ragioni in base alle quali il Governo ha ritenuto opportuno trasmettere alle Camere lo schema

di decreto, per acquisire il parere delle competenti Commissioni permanenti prima di procedere alle intese con le Regioni, ed è precisata la riserva di sottoporre successivamente al parere delle Commissioni parlamentari i singoli decreti del Presidente del Consiglio di nomina dei commissari, la cui individuazione non è contenuta nello schema trasmesso.

Poiché la procedura così descritta dalla relazione illustrativa dello schema di decreto – che prevede in sostanza un doppio passaggio parlamentare, il primo finalizzato ad acquisire il parere parlamentare sulla individuazione degli interventi infrastrutturali ai sensi della richiamata disposizione legislativa, e il secondo, da attivare una volta perfezionate, ove ne ricorrano i presupposti, le intese con i Presidenti delle Regioni interessate, volto ad acquisire il parere parlamentare con riferimento ai Commissari straordinari da nominare per la realizzazione e il completamento delle suddette opere – differisce da quella seguita in occasione dell'*iter* formativo del precedente decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, adottato ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, il Presidente rappresenta tali elementi alle Commissioni affinché possano essere adeguatamente ponderate.

rati in sede istruttoria, anche attivando ogni opportuna interlocuzione al riguardo con i competenti rappresentanti del Governo.

In ragione di ciò, le Presidenze delle Commissioni si sono attivate rappresentando al Governo la necessità di integrare immediatamente l'atto con l'indicazione dei Commissari straordinari da nominare, al fine di evitare un ulteriore allungamento dei tempi.

Invita dunque i deputati Pezzopane, relatrice per la Commissione Ambiente, e Scagliusi, relatore per la Commissione Trasporti, a svolgere la relazione introduttiva.

Stefania PEZZOPANE (PD), *relatrice per la VIII Commissione*, avverte che sarà sua cura procedere all'inquadramento generale del provvedimento in esame nonché ad illustrare le principali opere di competenza della Commissione Ambiente, mentre il collega Scagliusi si concentrerà sugli interventi che rientrano nell'area di interesse della Commissione Trasporti.

L'articolo 4 del « decreto sblocca-cantieri » specifica le caratteristiche che gli interventi devono possedere per essere inseriti nell'elenco delle opere soggette a commissariamento. In tale elenco 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 ». Delinea quindi la procedura per la formazione 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 (quindi entro il prossimo 27 gennaio). Tuttavia, per quelli di rilevanza esclusivamente regionale o locale, i decreti sono adottati, « ai soli fini dell'individuazione di tali in-

terventi, previa intesa con il Presidente della Regione interessata ». Quanto ai tempi, la norma stabilisce che il decreto sia adottato entro il 31 dicembre 2020, ma anche che, con uno o più decreti successivi, da adottare con le medesime modalità e sulla base dei medesimi criteri entro il 30 giugno 2021, il Presidente del Consiglio può individuare ulteriori interventi per i quali disporre la nomina di Commissari straordinari.

Fa presente che lo schema di decreto in esame, la cui relazione illustrativa è pervenuta il 16 dicembre 2020, è stato assegnato lo scorso 7 gennaio 2021. È da rilevare che in essa si specificano le scelte procedurali ed interpretative del Governo in relazione all'applicazione della disposizione di cui all'articolo 4, comma 1 del citato decreto n. 32.

In particolare, ritiene opportuno sottolineare due passaggi della relazione illustrativa.

Il primo esplicita la scelta di trasmettere il testo alle Camere prima di acquisire le prescritte intese con le Regioni in questi termini: « si è ritenuto 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. In sostanza, la fase procedurale in sede parlamentare è stata considerata propedeutica all'acquisizione delle intese con i Presidenti delle regioni, al fine di evitare di intraprendere interlocuzioni non suffragate da una condivisione, da parte del Parlamento, della scelta delle opere proposte dal Governo ».

Il secondo passaggio indica le ragioni della scelta di non procedere contestualmente alla nomina dei commissari e i suoi effetti procedurali: « Per le stesse ragioni non sono state avviate le attività di individuazione dei commissari da nominare, considerato che anche su questo fronte è fondamentale avere una reale contezza delle opere da commissariare prima di proce-

dere alla scelta della professionalità adeguata da nominare, scelta che, interessando un numero considerevole di opere, presenta anch'essa un iter attuativo impegnativo. (...). Con riferimento invece ai singoli DPCM di nomina dei commissari sulle opere individuate, su cui non è richiesta l'intesa con le regioni, i relativi schemi saranno sottoposti al previo parere delle competenti Commissioni parlamentari prima di essere adottati ».

Venendo invece al contenuto del provvedimento, l'articolo 1 richiama l'elenco in allegato e precisa che in esso per ciascun intervento si provvede alla descrizione dell'opera, in relazione ai termini e alle attività connesse alla sua realizzazione, del costo stimato, delle fonti di finanziamento, dei codici unici di progetto (CUP) relativi all'opera principale e agli interventi ad essa collegati. L'articolo 2 dispone che gli oneri connessi con la realizzazione dell'opera sono a carico del quadro economico dell'intervento nell'ambito delle risorse indicate per ciascun intervento.

Delle 58 opere elencate nell'allegato, per i profili di competenza della Commissione Ambiente vengono in rilievo 14 interventi su infrastrutture stradali, 12 su infrastrutture idriche e 12 su infrastrutture per presidi di pubblica sicurezza.

Il documento in esame specifica per ciascuna opera i costi stimati e i finanziamenti.

Proprio in relazione alle scelte procedurali precedentemente illustrate, non risulta ictu oculi possibile distinguere quali di esse, riguardando ambiti territoriali circoscritti, necessiteranno dell'intesa con il Presidente della Regione interessata, circostanza su cui sarebbe dunque auspicabile un intervento chiarificatore del rappresentante del Governo.

Quanto ai costi stimati per gli interventi sulle infrastrutture stradali, risulta che i più onerosi sono riferiti alla ss. 106 ionica (oltre 3 miliardi di euro), la ss 4 Salaria (oltre 1 miliardo), alla E78 Grosseto Fano (2 miliardi).

La relazione illustrativa evidenzia che le opere selezionate relative alla rete stradale volte alcune a « ricucire » il territorio age-

volando i collegamenti con le aree interne del Paese, altre ad adeguare l'infrastruttura ad un aumentato fabbisogno trasportistico o alla messa in sicurezza e altre ancora volte al completo ripristino dell'opera a seguito di cedimenti strutturali a causa di eventi meteorologici avversi.

Le opere, così come descritte nella relazione illustrativa, sono le seguenti: SS106 Ionica: si prevede un piano complessivo di riqualificazione dell'arteria che la messa in sicurezza attraverso rettifiche locali di tracciato, intersezioni e risoluzioni di punti critici; collegamento tra la SS514 con la SS115 e lo svincolo della SS194: si interviene per dotare il settore Sud-orientale della Sicilia di un collegamento stradale adeguato lungo l'itinerario Ragusa-Catania; SS 675 Umbro-Laziale: si consente di completare l'itinerario Civitavecchia-Orte e quindi di collegare il Porto di Civitavecchia con i principali assi viari: l'autostrada A1, la E45-E55 e la A12; collegamento Cisterna-Valmontone: si prevede di realizzare una bretella, con una strada di tipologia B, senza applicazione di pedaggio che permetterà di connettersi all'Autostrada Roma-Latina; SS4 Salaria: si prevede un piano di riqualificazione (adeguamento e messa in sicurezza dell'arteria nella sua configurazione attuale) e potenziamento (raddoppio dell'arteria e varianti di tracciato); E78 Grosseto Fano: si prevede il completamento del collegamento trasversale tra il corridoio tirrenico e quello adriatico; SS20 del Colle di Tenda: si prevede l'avvicinamento dell'imbocco della vecchia galleria rispetto alla nuova e la realizzazione di un nuovo unico ponte a doppio senso di circolazione; SS45 della Val Trebbia e realizzazione nuovo Ponte sul fiume Trebbia: l'intervento consiste nell'adeguamento e messa in sicurezza del tratto compreso tra Rivergaro e località Cernusca in Comune di Travo, e si prevede inoltre la realizzazione di un nuovo ponte lenzino e di una viabilità alternativa; SS640 « Strada degli Scrittori »: si adegua e potenzia il tratto fino allo svincolo con l'A19, sia in sede che in variante; SS647 Fondo Valle del Biferno: si interviene con opere di adeguamento e messa in sicurezza dei viadotti Molise 1 e 2

e in variante all'invaso del liscione; SS17 dell'Appennino Abruzzese e Appulo Sannitico: si sviluppa il tracciato completando l'itinerario in variante della SSV « Isernia – Castel di Sangro »; SS16 Adriatica: si interviene adeguando il tratto compreso tra San Severo e Foggia e provvedendo a opere di manutenzione straordinaria per il recupero funzionale della tangenziale Ovest di Foggia; SS89 Garganica: si propone un intervento di potenziamento dell'attuale tracciato innalzando lo standard prestazionale e in parte si interviene con un tracciato in nuova sede; SS212 della Val Fortore: si realizza un collegamento di 33 km con caratteristiche assimilabili ad una strada di categoria C1.

La relazione cita in via autonoma anche l'intervento sulla SS 369 Appulo Fortorina che nell'elenco è invece ricompreso nell'opera sub 14: si interviene con un adeguamento infrastrutturale di un tronco stradale di circa 7 km, ampliando la sede fino alla dimensione C.

Per quanto riguarda le infrastrutture idriche, la relazione precisa che sono stati individuati interventi volti prevalentemente alla messa in sicurezza e al completamento di dighe e acquedotti al fine di garantire il loro ottimale esercizio. Tra questi assume particolare rilievo la messa in sicurezza del Sistema acquedottistico del Peschiera, essendo stimato un costo di circa 600 milioni di euro.

In particolare, si intende incrementare la sicurezza delle seguenti dighe: Traversa del Lago d'Idro (BS); sistema acquedottistico del Peschiera (RM); diga Cantoniera sul fiume Tirso (OR); diga sul Rio Olai; diga sul Rio Govossai (NU); diga sul Rio Mannu (SS); diga di Monte Pranu sul Rio Palmas (OR).

Riguardo invece all'ampliamento, completamento o realizzazione di dighe sono state individuate le seguenti opere: diga di Maccheronis (NU); diga di Monti Nieddu (CA); diga di Medau Angiu (CA); diga di Cumbidanovu (NU); diga di Pietrarossa (EN).

Infine, si propongono interventi rivolti a rendere maggiormente funzionali – con opere di adeguamento, ristrutturazione, ri-funzionalizzazione, nonché di nuova rea-

lizzazione – alcuni presidi di pubblica sicurezza, ubicati a Palermo, Catania, Reggio Calabria, Crotone (la cui descrizione – per un refuso segnalato tempestivamente dagli stessi uffici governativi – ripete erroneamente quella riferita a Bologna), Napoli, Roma, Bologna, Genova, Torino e Milano.

Nel rinviare all'elenco allegato al provvedimento e alla documentazione degli uffici per ogni ulteriore elemento sugli interventi elencati, si limita a segnalare come sarebbe auspicabile avere maggiori informazioni dal Governo sulle forme e modalità di finanziamento, che in alcuni casi sono piuttosto scarse, nonché ulteriori informazioni sulle iniziative che il Governo intende assumere per assicurare il completamento di questo delicato e complesso procedimento di selezione delle opere e nomina dei relativi commissari. Lascia quindi al collega Scagliusi il compito di illustrare gli ulteriori contenuti del provvedimento.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), *relatore per la IX Commissione*, si sofferma in particolare sulle opere infrastrutturali ferroviarie, portuali e relative al trasporto rapido di massa.

Evidenzia la particolare rilevanza delle opere ferroviarie: quelle per le quali si prevede il commissariamento sono 16. Il costo complessivo di tali opere è pari a circa 46,2 miliardi di euro, in parte finanziato.

Con riferimento all'intervento relativo alla Brescia-Verona-Padova AV/AC, rientrante nei corridoi europei e che è stato candidato per l'utilizzo delle risorse del *recovery fund*, ricorda che il recentissimo decreto-legge n. 183 del 2020 ha previsto l'assegnazione di ben 1,776 miliardi di euro finalizzati a dare avvio ai lavori del secondo lotto costruttivo della tratta ferroviaria Verona-bivio Vicenza.

Il potenziamento della linea Fortezza-Verona è funzionale al miglioramento dei collegamenti col Brennero, mentre gli interventi sulla linea Venezia-Trieste sono funzionali al potenziamento della linea storica sia sotto il profilo tecnologico sia per la soppressione di passaggi a livello. Il raddoppio della linea Genova-Ventimiglia

fa riferimento alla realizzazione, in variante, della tratta Andora-Finale Ligure, mentre in Lombardia si prevede il commissariamento per il raddoppio della linea Codogno-Cremona-Mantova. Anche con riferimento all'asse ferroviario Pontremolese si prevede il completamento del raddoppio.

Gli interventi riguardanti le tratte ferroviarie Roma-Pescara e la Pescara-Bari (raddoppio della linea) sono volti a migliorare i collegamenti ferroviari su tali direttrici anche mediante un miglioramento tecnologico. Anche il potenziamento della linea Orte-Falconara si inquadra nell'obiettivo del miglioramento dei collegamenti trasversali Tirreno-Adriatiche della penisola. Con riferimento alla città di Roma si prevede anche la nomina di un commissario per il completamento dell'anello ferroviario a nord.

Per quanto riguarda le aree meridionali, oltre al commissariamento degli interventi sulle linee Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari e in alta velocità di rete sulla tratta Messina-Catania-Palermo, si prevede il commissariamento per la realizzazione delle tratte Ferrandina-Matera-La Martella, funzionale ad assicurare un collegamento della città di Matera con le linee ad alta velocità, della linea Palermo-Trapani (adeguamento infrastrutturale e potenziamento tecnologico) e della linea Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia (raddoppio parziale della linea). Sulla linea Salerno-Reggio Calabria infine si prevede, come segnala la relazione illustrativa, che il commissariamento sia funzionale alla realizzazione di una nuova linea veloce con caratteristiche di AV/AC e l'adeguamento tecnologico in alcuni tratti. Si completa così a Sud il sistema di alta velocità sul versante tirrenico della penisola.

Riferisce quindi che le infrastrutture portuali per la realizzazione delle quali si prevede il commissariamento sono la Darsena Europa Livorno, la Diga Foranea di Genova e il rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo e interfaccia Porto-Città; il costo complessivo dei tre interventi è pari a circa 1,72 miliardi di euro. Sottolinea quindi che gli interventi sono funzionali alla navigazione in sicu-

rezza e ad assicurare un efficace raccordo fra i nodi portuali e le reti terrestri. Con riferimento alla realizzazione della cosiddetta « Darsena Europa » a Livorno, l'intervento è diretto alla realizzazione di opere foranee di protezione e di nuova imboccatura portuale. Allo stesso modo la Diga Foranea di Genova è funzionale a consentire condizioni di sicurezza per l'accesso delle grandi navi portacontenitori. Per quanto riguarda l'intervento di rilancio del polo cantieristico nell'ambito del porto di Palermo, sono previsti diversi interventi per messa in sicurezza la compatibilità e la sostenibilità delle differenti funzioni portuali nell'area palermitana.

Segnala infine che l'unica opera rientrante nel trasporto rapido di massa, è la metropolitana di Roma, linea C, del costo di 5,8 miliardi di euro. Come segnalato nella relazione illustrativa l'intervento è volto a potenziare la mobilità pubblica della Capitale, in un'ottica di sviluppo della mobilità a basso impatto ambientale e comporterà la realizzazione della linea fino al quartiere Mazzini, con attraversamento del centro storico.

Tommaso FOTI (FDI) giudica necessario un preliminare chiarimento sul piano procedurale. Si tratta a suo avviso di una situazione totalmente inedita in quanto i testi trasmessi dal Governo non appaiono coerenti con il dettato legislativo né appaiono convincenti le giustificazioni espresse nella relazione illustrativa per il perfezionamento dell'atto, che anzi contrastano con alcune consolidate prassi parlamentari.

Rileva al riguardo che il Parlamento è convocato per esprimere, come di consueto, un parere sull'atto che non assume carattere vincolante, quindi non è chiaro in che termini si determina un conflitto con le competenze regionali o addirittura con l'impostazione del riparto di attribuzioni definito a livello costituzionale. Vero è invece che acquisire il parere delle Camere prima di definire l'intesa con le regioni potrebbe invece portare ad *empasse* procedurali di non poco conto in caso di conflitto tra le rispettive posizioni.

Suscitano inoltre perplessità anche alcuni aspetti contabili in relazione alla co-

pertura finanziaria degli interventi prospettati.

In particolare, cita il caso della SS45 della Val Trebbia, per la quale risultano stanziati 60 milioni di euro, rispetto alla quale il responsabile di ANAS, che potrebbe verosimilmente ricoprire l'incarico di commissario per quell'opera, ha ipotizzato cifre che si assestano a più del doppio. Non ritiene quindi che il Governo stia procedendo con serietà.

Ritiene necessario che, prima che le Commissioni procedano all'esame dei singoli punti del testo, si convochi in audizione la ministra de Micheli, per chiarire i criteri con i quali sono state selezionate le opere e per comprendere se si tratti di opere pronte all'avvio e con quale copertura finanziaria. In quella sede, potrà quindi aversi anche quella interlocuzione con il Governo sulla indicazione dei nomi dei commissari che la lettera del Presidente della Camera richiamata dalla presidente, auspica, al fine di sanare l'anomalia procedurale nell'esame dell'atto.

Osserva che, dovendo le Commissioni esprimersi entro il termine del 27 gennaio prossimo, i tempi sono sufficienti per svolgere ogni attività istruttoria, ivi compresa l'audizione della ministra.

Giorgio MULÈ (FI) ricorda che lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in esame dà attuazione all'articolo 9 del cd. decreto-legge «semplificazioni» (n. 76 del 2020), che, modificando l'articolo 4 del cd. decreto-legge «sbloccacantieri» (n.32 del 2019) ha previsto che il governo individui una serie di opere infrastrutturali caratterizzate da un elevato grado di complessità progettuale e da una particolare difficoltà attuativa o esecutiva per le quali nominare un commissario straordinario al fine di accelerarne la realizzazione.

Evidenzia che il governo, come previsto dalla norma di legge, ha presentato lo schema di decreto del Presidente del Consiglio, sul quale dovrà essere acquisito il parere delle commissioni parlamentari, ma la tempistica prevista per la nomina dei commissari, come emerge dalla relazione illustrativa del provvedimento, è diversa e

più lunga di quella che si poteva immaginare dalla lettera delle disposizioni del citato decreto-legge «semplificazioni». In particolare osserva che, come specificato nella relazione *l'iter* per arrivare alla nomina effettiva dei commissari si compone di tre passaggi successivi. Il primo, quello attuale, consiste nell'individuare il novero di opere infrastrutturali per le quali il governo ritiene necessario il commissariamento straordinario, sulle quali acquisire il consenso parlamentare. Il secondo *step* consisterà nell'acquisizione delle intese con le singole regioni coinvolte dalle opere che si intende commissariare. Da ultimo il governo procederà alla nomina dei commissari straordinari «con successivi Dpcm» che saranno nuovamente inviati alle Camere per il parere.

Al riguardo, sottolinea l'utilizzo del plurale nella relazione del governo, perché se ne deduce che l'ultimo *step* procedurale non si esaurirà in un unico provvedimento di nomina complessiva, ma in tanti provvedimenti quanti sono i commissari da nominare. Tale procedura, se da un lato consente un controllo, quanto meno formale, più oculato, dall'altro inevitabilmente allunga le tempistiche di commissariamento quantomeno per determinate opere.

Se, dunque, il ricorso al commissariamento straordinario sulla base del cd. «modello Genova», rappresenta un aspetto positivo, anche perché raccoglie una posizione da lungo tempo sostenuta da Forza Italia, la tempistica di nomina dei commissari, prevedibilmente estesa, rappresenta una criticità da rimarcare. A tal proposito, chiede al governo di fornire in questa sede una stima dei tempi entro i quali ritiene ragionevolmente di poter addivenire alla nomina dei commissari.

Alla luce dell'elenco di opere individuate dal governo in sede di esame, ritiene opportuno formulare ulteriori richieste di chiarimento.

Con riferimento alla diga foranea di Genova, osserva che la stima di 700 milioni di euro diverge da quanto riportato in un recentissimo articolo di stampa (Sole 24 ore dell'8 gennaio), dove il costo complessivo dell'opera è stimato tra 1,1 e 1,3 mi-

liardi di euro, mentre per la prima fase funzionale dell'opera, cioè il lotto che consente di sbloccare il bacino storico di Genova, si stima un costo che va da un minimo di 750 milioni a un massimo di 950 milioni, anche alla luce del fatto che l'opera è al momento soggetto alla fase di cosiddetto dibattito pubblico. Alla luce di ciò chiede al governo di chiarire se il costo dell'opera riportato nel provvedimento, ossia 700 milioni, sia relativo solo al primo lotto funzionale (finanziamento che tra l'altro potrebbe non essere sufficiente) o all'intera opera. Inoltre ritiene opportuno comprendere chi dovrà erogare i finanziamenti, perché, sempre in base a quanto riportato nell'articolo di stampa citato, il governo non sembra disponibile ad un finanziamento superiore ai 500 milioni.

Con riferimento alla bretella autostradale Cisterna-Valmontone, osserva che l'opera dovrebbe essere servente di un'infrastruttura stradale più ampia e complessa come l'autostrada Roma-Latina, che deve collegare Civitavecchia a Latina. Di questa opera principale, inserita prima tra le grandi opere e successivamente tra le opere prioritarie, non c'è traccia nell'allegato del decreto in esame, nonostante in oltre dodici anni non si sia giunti ancora all'assegnazione definitiva del bando. Nel precisare che sulla realizzazione della bretella Cisterna-Valmontone il gruppo di Forza Italia è certamente favorevole, si chiede quale sia il senso di commissariare la realizzazione una bretella afferente ad un'opera viaria maggiore non contenuta nel citato allegato. Su questo ritiene opportuno un chiarimento. Osserva inoltre che anche in questo caso è necessario un chiarimento sui finanziamenti dal momento che le risorse disponibili indicate corrispondono a circa la metà del costo stimato dell'opera, pari a 665 milioni di euro. Ricorda, infine, che su tale specifica questione era stato aperto un tavolo, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tra governo e regione Lazio, del quale però non si è avuto più notizia.

Con riferimento all'Alta Velocità Brescia-Verona-Padova, ricorda che il decreto-legge cd. « milleproroghe », attualmente all'esame della Camera, all'articolo 13, comma

16, autorizza RFI a sostenere una spesa di 1.776 milioni di euro per la realizzazione del secondo lotto costruttivo Verona-bivio Vicenza. Sommando questo importo a quello riportato nel provvedimento relativo al primo lotto costruttivo dell'opera (indicato in 1.364 milioni) il risultato è di 3.140 milioni, cifra superiore a quella riportata nella scheda per la realizzazione della tratta Verona- bivio Vicenza pari a 3.093 milioni, contenuta nello schema di decreto in esame. Sul punto ritiene opportuno chiedere un chiarimento al governo e, in particolare, se il costo complessivo della tratta indicato nel provvedimento non sia più attuale alla luce della disposizione contenuta nel cd. decreto-legge « milleproroghe » e come tale vada aggiornata. Ritiene inoltre opportuno che il governo fornisca maggiori indicazioni in merito alla realizzazione della tratta Vicenza-Padova il cui costo è individuato in 1.316 milioni che al momento non risultano finanziati.

Elena LUCCHINI (LEGA) dissente sul metodo scelto dal Governo per l'esame dell'atto, ritenendo particolarmente grave che non si sia proceduto preliminarmente alla necessaria fase interlocutoria con i territori volta a definire, insieme alle amministrazioni locali, le infrastrutture strategiche da realizzare.

Quanto al merito, rileva con rammarico come nell'elenco non sia presente il ponte della Becca, nonostante il Governo avesse accolto un ordine del giorno nel corso dell'esame del cosiddetto « decreto sblocca cantieri » che lo impegnava in tal senso.

Sottolinea inoltre l'assenza di numerose infrastrutture di assoluto rilievo da realizzare, e cita per la sola Lombardia, le tratte Vigevano-Malpensa, la Lecco-Bergamo, la Pedemontana, la Ros-Gallarate e, ancora, la Milano Rogoredo-Pavia.

Alessio BUTTI (FDI), non ritenendo opportuno intervenire in questa fase con riguardo a ciascuna singola opera presente nell'elenco, ricorda che nel corso di una recente audizione, la stessa ministra de Micheli aveva esplicitamente inteso sottolineare il massimo rispetto per l'espressione

del parere parlamentare, soprattutto per atti di questa tipologia che suscitano particolare interesse delle forze politiche.

I relatori hanno richiamato le scelte procedurali del Governo in ordine alla necessità di interlocuzione con le regioni prima di giungere all'elenco allegato al provvedimento, che vanno però lette tenendo conto che il parere parlamentare non può certo modificare l'elenco delle opere, ma solo invitare il Governo ad apportarvi le opportune modifiche. Sempre le relazioni introduttive hanno evidenziato come il Governo abbia giustificato la mancata trasmissione dell'elenco dei commissari in relazione alla complessità dell'*iter*, rinviando quindi la scelta a successivi DPCM anch'essi soggetti al parere delle competenti commissioni parlamentari, ma sottratte al vaglio delle regioni, che risulta abbiano invece espresso valutazioni critiche riguardo all'elenco delle opere riguardanti i loro territori.

Tiene a precisare che il provvedimento contiene un elenco di 58 opere per le quali disporre il commissariamento, la cui realizzazione è stata sempre promossa dal suo gruppo, che sicuramente avrebbe la disponibilità di esprimere un voto favorevole, purché sia chiarita la procedura di esame. Al riguardo, nonostante gli impegni formalmente assunti dalla ministra in prima persona, non si è rispettata la regola di legare ciascuna opera al nome di un commissario e giudica pertanto indispensabile convocare in audizione la titolare del Dicastero volto a chiarire i criteri con cui è stata operata la scelta, l'entità delle risorse disponibili, la possibilità di pervenire effettivamente alla realizzazione delle opere indicate, nonché i tempi di scelta dei commissari.

Edoardo RIXI (LEGA), nel condividere le perplessità sollevate dai colleghi già intervenuti, esprime forti preoccupazioni per il fatto che il provvedimento sia arrivato in Parlamento senza un previo passaggio in Conferenza Stato-Regioni e senza le indicazioni delle singole Regioni interessate dalla realizzazione delle opere. Si pone dunque problema di leale collaborazione tra Stato e Regioni, particolarmente grave nell'at-

tuale momento storico dominato dall'emergenza sanitaria.

Con riferimento alla scelta dei commissari straordinari, ricorda come la ministra De Micheli fosse in un primo momento orientata a nominare i Presidenti delle regioni Commissari straordinari, così come avvenuto per la regione Toscana in riferimento al ponte di Albiano Magra. Al riguardo si chiede se il governo abbia cambiato prospettiva, ribadendo la necessità che vengano indicate le opere per le quali si intende procedere alla nomina dei commissari e soprattutto con quali criteri. Nell'auspicare che la scelta dei commissari per le singole opere non venga fatta dipendere da criteri di vicinanza politica, evidenzia come nell'elenco sottoposto all'esame delle commissioni manchino numerose opere che erano state indicate dalle regioni come strategiche.

Con riferimento alla diga di Genova e, in particolare, con riferimento al costo previsto, si chiede se il territorio sarà chiamato a finanziare i 200 milioni di euro che apparentemente il governo non intende stanziare. In tale ipotesi ritiene che la città di Genova debba essere coinvolta anche nella scelta del commissario straordinario.

Esprime quindi le medesime considerazioni circa la mancanza di integrale copertura finanziaria anche per ulteriori opere attualmente inserite nell'allegato.

Con riferimento all'esame parlamentare chiede al governo di chiarire se l'esame relativo all'elenco delle opere infrastrutturali debba essere considerato unitariamente rispetto al successivo elenco dei commissari straordinari e come tali provvedimenti debbano essere valutati alla luce dei contenuti del *Recovery plan*, il cui contenuto dovrebbe essere predisposto in parallelo; sembra invece mancare del tutto un coordinamento tra l'atto in esame e il *Recovery plan*.

Più in generale ritiene che sulla individuazione delle opere infrastrutturali così come sulla nomina dei relativi commissari vi sia allo stato una grande confusione e che certamente sarebbe stato preferibile coinvolgere il Parlamento una volta acquisita l'intesa delle regioni interessate. Nel

ribadire la necessità che venga fornito tempestivamente anche l'elenco dei commissari straordinari nonché l'indicazione dei relativi criteri di scelta dei medesimi, ritiene opportuno che le commissioni possano svolgere adeguati approfondimenti sulle varie questioni sollevate, anche mediante l'audizione dei presidenti delle regioni coinvolte. Si chiede infine come il contenuto di tale provvedimento possa essere eventualmente influenzato dall'annunciata crisi di governo.

Luciano NOBILI (IV), nel ringraziare il relatore per il lavoro fin qui svolto, esprime forti preoccupazioni per la procedura indicata dal governo di esame di un atto assai rilevante che richiede senz'altro un'analisi approfondita. Ricorda come la norma del cd. decreto-legge 'semplificazioni', che senz'altro ha visto l'apporto di tutte le forze politiche, abbia tratto spunto dal Piano shock di Italia Viva.

Nel ricordare altresì come l'elenco delle opere in infrastrutturali sia stato il frutto di precedenti accordi politici già raggiunti nell'ambito della fase di preparazione del decreto nel mese di luglio, giudica non condivisibile la mancanza dei nomi dei commissari straordinari che il governo intende nominare, oltretutto senza la previa intesa con le regioni coinvolte. Nel sottolineare l'estremo ritardo con cui il governo ha completato la predisposizione del decreto all'esame delle commissioni, ringrazia le presidenti per aver sollecitato l'integrazione dell'atto con l'elenco dei nomi dei commissari, ritenendo che le commissioni non possano esprimere il prescritto parere senza la citata integrazione.

Alberto ZOLEZZI (M5S) dichiara preliminarmente che giudica il provvedimento in esame di assoluta importanza, in quanto alcuni commissariamenti sbloccheranno la realizzazione di opere attese da molto tempo, quale, ad esempio, il raddoppio ferroviario Mantova-Cremona-Codogno.

Invita tuttavia il Governo a fare invece una ulteriore riflessione sulla opera riguardante la linea ad altra velocità Brescia-Verona-Padova, per la quale non com-

prende la necessità di commissariamento, essendo le difficoltà tecniche realizzative principalmente concentrate su aspetti ambientali assai rilevanti nella realizzazione dell'opera, essendo a rischio la falda idropotabile del territorio.

Ritiene che, in casi come questi, l'azione del commissario non potrà essere incisiva, potendosi tutt'al più ragionare su una modifica del tracciato ipotizzato e sulla rinuncia alla realizzazione di una tratta ad alta velocità e ad alta capacità, che certamente consentirebbe di risparmiare sui costi che si attesterebbero a circa un quarto rispetto a quelli necessari per la realizzazione del progetto ad alta velocità e raggiungendo i medesimi obiettivi. Paventa il rischio che la messa in funzione della trivella Martina – non attivata finora probabilmente per evitare le connesse responsabilità – potrebbe invece essere disposta da parte di un commissario alla cui nomina si colleghi un esonero delle relative responsabilità da probabili danni ai centri abitati, che sarebbe quindi opportuno prevenire.

Al contrario di quella appena indicata, ritiene invece utile la nomina di un commissario per la realizzazione di tutti i ponti sul Po, per la metropolitana di Milano, e per il raddoppio ferroviario Mantova-Modena.

Diego DE LORENZIS (M5S), nel ringraziare le presidenze delle commissioni e i relatori per il lavoro svolto, nonché il viceministro Cancellieri per la sua presenza, ritiene opportuno sottoporre alcune richieste di chiarimento.

Con riferimento alle opere ferroviarie relative alla tratta Napoli-Bari e alla tratta Palermo-Messina-Catania, osserva come si tratti di opere già commissariate con il cd. decreto-legge « sblocca Italia » che prevedeva la nomina dell'amministratore delegato di RFI. Si chiede pertanto se l'inserimento di tali opere nel nuovo atto del governo rappresenti l'intenzione di non procedere alla proroga dei precedenti commissari ovvero se tale scelta sia determinata dalla necessità di utilizzare le nuove disposizioni contenute nel cd. « decreto-legge semplificazioni ».

Con riferimento al raddoppio della Pescara-Bari, segnala come manchi ancora l'espressione del parere di competenza del Ministero dell'ambiente in riferimento ad uno specifico lotto funzionale che consentirebbe il passaggio al cosiddetto appalto integrato su tutta l'opera.

Più in generale, osserva come non sempre la nomina di commissari straordinari comporti un'accelerazione nell'esecuzione delle opere medesime, la cui realizzazione è spesso rallentata dal mancato rispetto dei termini di legge da parte di organi tecnici coinvolti nel procedimento, quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici, gli organi che esprimono la VIA, le Sovrintendenze ai beni culturali. Rilevando l'opportunità di un intervento del governo su questi aspetti, sottolinea come la nomina dei Commissari non risolva queste problematiche.

Mauro ROTELLI (FDI) ringrazia i relatori condividendo le considerazioni già svolte da chi lo ha preceduto rispetto alla nomina di commissari straordinari nelle diverse regioni coinvolte.

Rispetto ad alcune opere relative alla regione Lazio, ricorda la conferenza stampa del 24 luglio scorso, cui hanno partecipato solo la Ministra delle infrastrutture e dei trasporti De Micheli e il presidente della regione Lazio Zingaretti, che hanno trionfalmente individuato una serie di interventi urgenti. Nell'osservare come nello schema di decreto all'esame delle commissioni, non sia più indicata l'opera relativa alla Civitavecchia-Grosseto, rileva come molte altre regioni non abbiano avuto la fortuna di poter contare sull'appoggio in conferenza stampa da parte del ministro competente.

Ricorda altresì la risposta fornita dalla ministra de Micheli ad un *question time* presentato dal suo gruppo discusso nella seduta del 25 novembre scorso, durante la quale la ministra ha dichiarato di aver già provveduto a chiedere a RFI Anas di adottare tutti gli atti necessari al fine di esercitare fin da subito i poteri derogatori previsti dall'articolo 2 del decreto-legge n. 76 del 2020, al fine di procedere alla celere realizzazione degli interventi ad essi affidati in qualità di stazioni appaltanti. A tale specifico riguardo, chiede se vi siano spe-

cifiche opere che RFI e Anas potrebbero in realtà realizzare subito indipendentemente dalla nomina di ulteriori commissari straordinari.

Manuela GAGLIARDI (M-NI-USEI-C!-AC) nel premettere che la sua parte politica attribuisce grande importanza ad ogni iniziativa volta a favorire la realizzazione delle infrastrutture di cui il Paese ha bisogno, evidenzia tuttavia le numerose criticità che accompagnano questo atto. In primo luogo, ritiene grave la mancata condivisione con i territori, che ha prodotto un elenco di opere decise a seguito di accordi all'interno della maggioranza, senza tener conto delle priorità individuate dagli amministratori locali.

Inoltre, si tratta di un provvedimento monco, in quanto privo della individuazione dei commissari, i cui tempi di nomina non sono certi. A tale riguardo, ricorda che la ministra de Micheli, già prima della pausa estiva, aveva asserito che la lista dei commissari era pronta, anche se ad oggi non ce n'è traccia.

Per quanto riguarda il tema delle risorse, analizza, in particolare, il raddoppio della ferrovia Pontremolese, la cui pronta realizzazione è stata ripetutamente rivendicata da illustri esponenti della maggioranza, mentre la realtà dei fatti svela che sono stati stanziati solo 92 milioni di euro sui 247 necessari per il completamento della prima fase.

Richiama infine l'attenzione delle Commissioni, e in particolare della presidente Paita che conosce bene la questione, sulla gronda di Genova, rispetto alla quale c'è un progetto esecutivo, risulta già finanziata, ma non compare nell'elenco trasmesso alle Commissioni. Ritiene che non si possa continuare a navigare a vista e si associa alla richiesta avanzata dai colleghi precedentemente intervenuti di invitare in audizione la ministra, sottolineando ancora la necessità che il Governo avvii una preliminare, ancorché tardiva, interlocuzione con le regioni.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) desidera rivolgere al governo alcune richieste

di chiarimento in particolare sulla realizzazione dell'Alta velocità sulla tratta Salerno-Reggio Calabria. Al riguardo, ricorda che il cd. decreto-legge « rilancio » ha previsto e finanziato la realizzazione di uno studio di fattibilità da parte di RFI che avrebbe dovuto essere completato entro fine anno, mentre oggi il Governo sceglie la nomina di un nuovo commissario straordinario. Osserva altresì che nel previsto Piano nazionale per la ripresa e la resilienza (PNRR) il tema dell'Alta velocità rappresenti un elemento qualificante e si chiede come possano essere realizzati importanti investimenti infrastrutturali senza la realizzazione di specifici studi di fattibilità.

Sul punto chiede quindi al governo se il previsto studio di fattibilità di RFI possa essere messo a disposizione delle commissioni parlamentari anche in occasione del prossimo dibattito sul *Recovery plan*.

Il viceministro Giancarlo CANCELLERI formula il proprio ringraziamento per l'attenzione riservata a tale importante provvedimento alle presidenti, ai relatori e ai deputati, i cui interventi hanno posto questioni che si impegna ad approfondire nel prosieguo dell'esame.

Desidera preliminarmente rimarcare come, a suo avviso, le scelte procedurali assunte dell'Esecutivo risultano pienamente ragionevoli e coerenti con il disposto normativo. Infatti, l'articolo 4, comma 1, del cosiddetto « decreto sblocca cantieri » prevede che il Governo trasmetta alle Camere, ai fini dell'espressione del parere, l'elenco delle opere da commissariare, proprio allo scopo di poter aprire una discussione che porti ad una piena condivisione delle strategie. Solo dopo aver concordato con le Assemblee parlamentari il quadro degli interventi il Governo, ove necessario, interpellava i territori per acquisirne l'intesa. Parallelamente, coinvolge il Parlamento nella fase di adozione dei decreti di nomina dei commissari.

La scelta di anticipare il passaggio in Parlamento rispetto all'acquisizione delle intese con le Regioni, in sostanza, è motivata dalla volontà di valorizzare il lavoro parlamentare e ritiene che tale scelta, pur non conforme alla prassi parlamentare, sia

più efficace in tal caso, potendosi raggiungere un accordo a livello parlamentare per poi rivolgersi successivamente agli amministratori locali, evitando nel contempo di dover far fronte a una serie di richieste certamente legittime ma la cui quantità le renderebbe concretamente ingestibili.

Rispondendo quindi alle sollecitazioni espresse in questa sede, dichiara che assumerà ogni utile iniziativa per assicurare alle Commissioni di poter essere nelle condizioni di conoscere ed esprimere il parere di competenza sull'elenco recante i nomi dei commissari, riservandosi di trasmetterlo entro due giorni.

Anticipa, in ogni caso, che l'individuazione dei commissari segue esclusivamente il criterio della competenza tecnica. A tale riguardo osserva che per le opere più importanti la scelta ricadrà sugli amministratori delegati di ANAS e di RFI. Per altre opere, di minor impatto, è stato chiesto ai medesimi soggetti di fornire i nominativi di dirigenti dei loro enti particolarmente qualificati e di alto profilo.

Quanto ai commissari delle tratte Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina, la loro nomina è connessa alla recente scadenza del precedente commissariamento, circostanza che ha indotto il Governo ad integrare in tal senso il provvedimento in esame.

Entra quindi nel dettaglio delle osservazioni poste per la diga foranea di Genova, il cui costo è valutato in 700 milioni di euro, di cui 500 milioni di euro sono stanziati nell'ambito del *Recovery plan*. Per tale opera è possibile realizzare l'ingresso da ponente ovvero da levante. Quest'ultimo è ritenuto più sicuro e il costo di questa scelta ammonta a 950 milioni di euro. In tal caso, dal momento che l'Autorità di sistema portuale garantirà risorse per un terzo del totale, saranno destinati 100 milioni di euro da rinvenirsi sul bilancio del Ministero delle infrastrutture dei trasporti che, unitamente alle risorse del *Recovery plan*, permetteranno la realizzazione dell'opera. Se invece prevarrà la scelta di realizzare l'ingresso da ponente, il costo ammonterebbe a 750 milioni di euro e quindi le risorse stanziare risulterebbero già bastevoli. In ogni caso, eventuali economie

andrebbero a vantaggio dell'Autorità di sistema portuale.

Riguardo alla tratta Civitavecchia-Grosseto, la sua presenza nel primo elenco elaborato dal governo e non in quello definitivo dipende dalla circostanza che la realizzazione è in capo ad una società privata che le realizzerà insieme ad Anas. Analoga situazione riguarda l'autostrada Roma-Latina, la cui realizzazione è affidata ad una costituenda società privata, e che pertanto è stata scorporata come autostrada a pagamento. Invece, la tratta Cisterna-Valmontone, venendo realizzata con soldi pubblici, è stata inserita nell'elenco. Stesso ragionamento è stato fatto per la Gronda di Genova, la cui realizzazione al momento è in capo ad Autostrade per l'Italia.

In sostanza, si tratta di opere che, in ragione della natura privata del soggetto che ne cura la realizzazione, non possono certo essere commissariate. Discorso diverso si potrebbe fare ove – ad esempio a seguito della revoca della concessione – subentrasse ANAS alla società cui i lavori sono affidati.

Quanto alla Salerno-Reggio Calabria, cui ha fatto riferimento l'onorevole Bruno Bosio, rileva che il commissario si dovrà occupare della velocizzazione fino a Battipaglia e di alcuni nodi critici di carattere tecnico e relativi all'ammodernamento tecnologico della tratta. Lo studio di fattibilità è invece un documento parallelo che ri-

guarda la realizzazione della tratta ad alta velocità, di cui non è al momento in grado di fornire dettagli ma su cui si impegna ad informare le Commissioni.

In ultimo, si rammarica della reiterata richiesta concernente la necessità che sia la ministra in sua vece a partecipare ai dibattiti relativi all'atto in esame, su cui non ha certo fatto mancare il suo personale impegno, precisando che, non essendo sua la decisione in ordine alla persona designata in rappresentanza del Governo in Commissione, non a lui deve essere rivolta tale richiesta.

Tommaso FOTI (FDI), con riferimento all'ultima osservazione del Viceministro Cancellieri, tiene a precisare che, mentre i lavori delle Commissioni vengono organizzati dalla presidenza, spetta invece al Governo ogni decisione in ordine al suo livello di rappresentanza ai lavori parlamentari.

Raffaella PAITA, *presidente*, ritiene che l'organizzazione dei lavori circa il prosieguo dell'esame, compreso lo svolgimento delle audizioni richieste, possano essere oggetto di confronto nell'ambito degli uffici di presidenza delle Commissioni, tenendo presente che il Governo ha dato ampia disponibilità a fornire tempestivamente anche l'elenco dei commissari straordinari.

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

La seduta termina alle 15.45.