

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

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**AUDIZIONE**

**4.**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 11 SETTEMBRE 2018**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALESSANDRO MANUEL BENVENUTO**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Daga Federica (M5S) .....	6
Benvenuto Alessandro Manuel, <i>Presidente</i>	3	Del Basso De Caro Umberto (PD) .....	9
<b>Seguito dell'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, sulle linee programmatiche del suo dicastero limitatamente alle parti di competenza (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):</b>		Gagliardi Manuela (FI) .....	7, 17
Benvenuto Alessandro Manuel, <i>Presidente</i> .	3, 9, 11, 17, 18, 19	Mazzetti Erica (FI) .....	8
Braga Chiara (PD) .....	3, 11, 19	Morassut Roberto (PD) .....	6
		Muroni Rossella (LeU) .....	4
		Pezzopane Stefania (PD) .....	7
		Ruffino Daniela (FI) .....	5
		Toninelli Danilo, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> .....	10, 11, 17, 19
		Trancassini Paolo (FdI) .....	5, 18

**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; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE; Misto-Civica Popolare-AP-PSI-Area Civica: Misto-CP-A-PS-A; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Noi con l'Italia: Misto-NcI; Misto-+Europa-Centro Democratico: Misto-+E-CD; Misto-Noi con l'Italia-USEI: Misto-NcI-USEI.**

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
ALESSANDRO MANUEL BENVENUTO

**La seduta comincia alle 9.40.**

**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*.

**Seguito dell'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, limitatamente alle parti di competenza.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, il seguito dell'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, limitatamente alle parti di competenza della Commissione.

Ricordo che nella seduta del 1° agosto il Ministro ha svolto la sua relazione, ma i tempi disponibili non hanno consentito di svolgere il dibattito e la relativa replica, che pertanto avranno luogo nella seduta odierna.

Come concordato nella riunione dell'Ufficio di presidenza, sarà quindi concessa la parola a un rappresentante per Gruppo e, successivamente, agli altri deputati che ne facciano richiesta, compatibilmente con i tempi disponibili. Avrò quindi facoltà di replica il Ministro.

Prego il Ministro di tener conto nel suo intervento conclusivo sia delle questioni poste nel corso del dibattito, sia degli ulteriori quesiti che i commissari hanno ri-

tenuto di avanzare per le vie brevi nei giorni scorsi.

Al riguardo, i testi sottoposti all'attenzione del Ministro sono a disposizione dei colleghi.

Do la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

CHIARA BRAGA. Diamo il benvenuto al Ministro, che vediamo dopo oltre tre mesi dal suo insediamento. Registriamo con rammarico che questa è la prima occasione, al netto della vicenda di Genova, in cui le Commissioni hanno la possibilità di confrontarsi con lei sulle sue linee programmatiche.

Non mi concentrerò ulteriormente sulla vicenda che ha coinvolto Genova e il crollo del ponte Morandi, perché immagino che avremo modo di approfondire quest'argomento. Le faccio, però, soltanto una domanda su un punto che riguarda l'attività della commissione d'indagine interna al ministero, che lei ha nominato alla luce delle dimissioni più o meno volontarie di tre suoi componenti, compreso il presidente. Ritiene che allo stato attuale quella commissione possa avere ancora i requisiti di terzietà e di utilità nel contribuire alla ricostruzione di quanto avvenuto? Quando pensa, alla luce anche dell'avvicendamento dei suoi componenti, che i risultati di quella commissione verranno resi noti e, immagino, illustrati anche a questa Commissione?

In termini più generali, una prima domanda, oltre alle quattro domande che ho già anticipato per iscritto e che avrò avuto modo di vedere, per conto del mio Gruppo, riguarda il tema generale della revisione delle opere infrastrutturali.

Ricordo che il *project review* è già stato effettuato in passato e ha già consentito, come lei sa bene, di valutare l'utilità e la

congruità dei finanziamenti sulle opere pubbliche, consentendo un risparmio di circa il 70 per cento. Si è parlato, però, molto in questi giorni di revisione delle grandi opere infrastrutturali - pedemontana lombarda, pedemontana veneta - e le chiedo quali siano i suoi orientamenti e quando pensa di poterci restituire l'esito di questo *project review*.

C'è anche un aspetto che riguarda le infrastrutture del Mezzogiorno, del Sud del Paese, in particolare l'alta velocità Napoli-Bari, la riqualificazione della strada statale 106, una serie di infrastrutture fondamentali. Erano state avviate le procedure: le chiediamo cortesemente un aggiornamento specifico.

Sulla Torino-Lione vorrei chiederle se, alla luce delle segnalazioni che ha fatto, che ha più volte effettuato anche con dichiarazioni pubbliche, ha assunto delle iniziative nei confronti anche delle autorità giudiziarie o ha svolto un approfondimento interno al suo ministero.

C'è una domanda che le vorrei fare sulla questione del traffico delle grandi navi del bacino San Marco. Abbiamo preso atto di un cambio di posizioni relativamente alla regolamentazione del traffico delle grandi navi nella laguna. Vorremmo chiederle qual è la sua posizione al riguardo.

Sul tema dell'arresto del processo di fusione tra FS e Anas le vorremmo chiedere quali sono gli atti assunti dal suo ministero e come ritiene che questa decisione, se procederà nella direzione che abbiamo letto sui giornali qualche settimana fa, impatterà anche sulle scelte di internazionalizzazione degli investimenti effettuati, in particolare, da Anas.

Un'altra questione che ci sta molto a cuore riguarda un tema di cui abbiamo letto soltanto sulla stampa. Abbiamo sentito nelle sue linee programmatiche un riferimento generico che riguarda la questione della riforma del codice degli appalti, tornata all'attenzione anche alla luce della discussione svolta sulle concessioni autostradali.

Le chiediamo di riferire con maggiore dettaglio sui passaggi in corso; nello specifico, se intende, nel suo processo di revisione,

rivedere alcuni principi fondamentali sul massimo ribasso, sull'appalto integrato, la norma sui subappalti e gli aspetti sulla vigilanza affidati ad Anac; se ritiene che una delle scelte sarà quella dell'emanazione del regolamento unico.

Infine, relativamente alla questione del BIM (*Building Information Modeling*) e del dibattito pubblico, sul BIM il decreto n. 560 del 2017 prevedeva l'istituzione di una commissione di monitoraggio: intende istituirla, e come? Sul dibattito pubblico si sta dando corso alle previsioni dell'istituzione della commissione conseguente?

Ho cercato di essere molto sintetica e mirata nelle domande, sperando che ci sia poi la possibilità per il collega Morassut di effettuare un'altra domanda specifica al Ministro. Grazie.

ROSSELLA MURONI. Naturalmente, come i miei colleghi, ho fatto pervenire delle domande al Ministro Toninelli, che riguardano in particolare la vicenda del crollo del ponte a Genova, per cui non mi dilungo oltre al riguardo.

Mi interessa sapere, in particolare, Ministro, se nell'ambito di quella che tutti noi sappiamo essere una tragedia si intendano mettere in atto anche degli interventi significativi per la mobilità sostenibile, quindi se si ha un progetto complessivo per la città di Genova che finalmente, ad esempio, veda il trasporto merci spostato dalla gomma al ferro. Credo che sia l'azione più dirimente che in questo momento si possa fare, proprio per mettere in sicurezza una situazione oggettivamente molto delicata dal punto di vista degli equilibri del sistema.

L'altra cosa che mi preme sapere è se e come si sta pensando allo smaltimento delle macerie del ponte. Questo è un capitolo che ancora non è stato aperto. Vorrei capire se il suo ministero se ne sta occupando e che cosa intendete fare.

Pongo due altre questioni molto rapidamente per non togliere spazio agli altri colleghi.

In una delle prime dichiarazioni da Ministro aveva fatto cenno a un tema, credo particolarmente interessante, sul trasporto *green*, sul sostegno alla mobilità elettrica, in particolare legato agli aeroporti, dove na-

turalmente la mobilità fatta di mezzi e automezzi sostenuta e importante potrebbe essere davvero uno dei fronti importanti da aprire.

L'altro tema su cui mi piacerebbe avere un confronto con lei e con il ministero riguarda la superstrada pedemontana veneta. Le chiedo se le risulti, come è uscito sui giornali, che la superstrada non avrebbe completato la procedura di assoggettamento alla commissione VIA; se conosce i pareri che sono stati dati dall'Anac e dalla Corte dei conti, che sono davvero poco lusinghieri; le chiedo su questo fronte che cosa intende fare. Grazie.

PAOLO TRANCASSINI. Buongiorno, Ministro. Anch'io cercherò di essere molto rapido, anche per averle già anticipato per iscritto alcune domande.

Sono curioso anch'io di avere maggiori informazioni sull'ipotesi di revisione del codice degli appalti, come ha specificato l'onorevole Braga.

Vorrei sapere se il sistema di monitoraggio, come messo in campo all'indomani del crollo del ponte di Genova, e come da noi duramente contestato, è stato rivisto.

Relativamente al fatto che avete chiesto ai comuni di farvi avere in sette giorni la documentazione, comprensiva di schede tecniche, sopralluoghi, computo metrico e computo estimativo — per la verità, è abbastanza impossibile farlo in sette giorni — vorrei sapere, visto che a noi, come comuni, sono stati dati soltanto sette giorni, che cosa ha fatto il Governo nei successivi. Ne sono passati venti. Soprattutto, questo monitoraggio, che preoccupa un po' tutti i cittadini italiani, sta andando avanti? C'è da parte del Governo la possibilità di dare agli enti, ai comuni, alle province, la fornitura di mezzi anche umani per meglio verificare queste infrastrutture?

Ho focalizzato l'attenzione, nella mia richiesta scritta, sulla strada statale Salaria, che riguarda la provincia di Rieti, e soprattutto le zone colpite dal sisma. La città di Rieti è l'unico capoluogo di provincia che non è fornito né di stazione ferroviaria né di svincolo autostradale. Credo che sia la provincia più isolata d'Italia da questo punto di vista. Il 17 ottobre il Mi-

nistro Delrio presentò, proprio come misure di potenziamento della viabilità nelle zone colpite dal sisma, un piano per 650 milioni di euro, volto al potenziamento, appunto, di quella strada.

A me interessa sapere se questo piano è confermato, se esiste; soprattutto, mi interessa da parte sua l'attenzione su questa strada, la strada statale 4 Salaria, che è l'unica strada di accesso alla provincia di Rieti; è l'unica strada percorsa dai pendolari di quella provincia; è l'unica strada su cui viaggiano i mezzi per la ricostruzione.

Mi auguro che ci sia questa attenzione, oltre al fatto che mi aspetto che confermi gli investimenti previsti, o comunque sbandierati il 17 ottobre dal Ministro Delrio a Rieti.

DANIELA RUFFINO. Buongiorno, signor Ministro.

Molto brevemente, continuiamo a seguire l'iter dell'analisi costi/benefici. Mi riferisco, in questo caso, alla TAV — io sono stata eletta in quel collegio — opera che lei sa bene essere stata decisa da un trattato internazionale, ratificato dal Parlamento europeo e diventato legge dello Stato italiano. Questo progetto ha concluso il suo iter autorizzativo sia in Italia sia in Francia. Risulta essere già stato oggetto di almeno sette valutazioni economiche, che sono state esaminate, valutate e approvate dai ministeri, dalla Corte dei conti, non solo italiani e francesi, ma anche dall'Unione europea.

Brevemente, le domande che le pongo sono queste. Quali sono le garanzie che il ministero intenderà fornire per evitare che la partita sia « truccata »? È stato segreto il nome degli esperti che ci stanno lavorando, che, stando alle indiscrezioni, risultano avere una vicinanza al movimento NO TAV. Qual è lo scenario politico che sta alla base dell'analisi costi/benefici?

Conosce bene la situazione della galleria del Frejus, quella che fu inaugurata da Cavour nel 1871: si terrà conto di questo malato terminale, di questa tratta, e del valico costituito dalla galleria?

Non sto, ovviamente, a parlare dei transiti attraverso il valico con la Francia. Abbiamo chiesto più volte che ci fosse l'audi-

zione del commissario di Governo. Le chiedo se in questo confronto verranno coinvolti il commissario di Governo e la sua struttura tecnica. Certamente, può essere un elemento di confronto, chiunque sia il commissario di Governo che ci può dare dati aggiornati e recenti. La ringrazio tanto.

FEDERICA DAGA. Buongiorno, Ministro, e grazie di essere qui. Questo è un periodo particolarmente intenso. Cercherò di essere concisa sulle domande che vorremmo farle.

Dalla scorsa legislatura stiamo seguendo una serie di temi che vorremmo portare avanti anche nella presente legislatura, e quindi le vado a porre la questione del piano infrastrutture idriche e del piano acquedotti, secondo me una delle grandi opere fondamentali per il comparto nazionale. Le chiediamo quanto questo ministero riuscirà a rafforzare il piano invasi e il piano infrastrutture idriche in relazione alle richieste che sono state fatte da tutti i territori. Ci sono ingenti lavori da fare per rimettere in sesto i nostri acquedotti.

Il secondo tema è quello del piano casa. Il vecchio piano casa emanato nella scorsa legislatura era un po' particolare, parlava di fondi per la ristrutturazione di immobili. Le chiedo se nel prossimo futuro potremo avere ulteriori misure a sostegno dell'affitto dei morosi incolpevoli e delle ristrutturazioni delle case popolari e che cosa prevede in questo momento il ministero sul tema.

Ci interessa avere informazioni sulla mobilità con mezzi elettrici, mobilità dolce. Che cosa intendete fare?

L'ultimo punto sul quale ci soffermiamo è la questione del trasporto pendolare su ferro. Vorremmo avere un quadro delle prossime iniziative sul comparto nazionale, perché riteniamo che sia assolutamente fondamentale dare questo servizio tante volte contestato in ambito locale. La ringrazio.

ROBERTO MORASSUT. Grazie, Ministro. Io vorrei cercare di capire meglio la questione del bando delle periferie. Sappiamo tutti che è un provvedimento incardinato alla Presidenza del Consiglio, ma naturalmente non se ne può non fare men-

zione in questa sede, soprattutto dopo le sue comunicazioni sia qui in Commissione sia durante l'audizione sul ponte di Genova, quando è stato molto sottolineato, è stato battuto l'accento, sull'impostazione che questo Governo intende dare alle politiche per lo sviluppo territoriale, alle opere pubbliche, alle città, al tema della manutenzione, quindi del recupero, della tutela e valorizzazione del patrimonio esistente.

In linea generale, sono tutte affermazioni condivisibili, ma poi nel merito vediamo che sull'unico provvedimento, già avviato e che interveniva attraverso una procedura di evidenza pubblica, si è determinato un impiccio - così lo chiamo - attraverso la vostra decisione di prorogare le convenzioni già stipulate per 96 comuni. Un rapporto dell'ANCI, un organismo istituzionale che fornisce in maniera completa i dati, ci dice che sostanzialmente abbiamo interrotto procedure per 96 comuni, per un valore complessivo di interventi che supera il miliardo di euro. Di fatto, più che parlare di una proroga di termini, parliamo di un'interruzione di procedure.

Poiché, però, questi non sono finanziamenti, ma programmi che sono stati sottoposti a evidenza pubblica, risulta anche abbastanza estemporanea la giustificazione che è stata data di una decisione che si basa su una sentenza della Corte costituzionale, che peraltro si riferiva a un articolo della vecchia legge di bilancio dove c'erano varie cose, questioni relative alle competenze delle regioni che non riguardano questo bando.

Sostanzialmente, mi pare che il primo passo che è stato fatto vada nella direzione opposta alle dichiarazioni di principio avanzate, cioè quelle di intervenire sulla manutenzione, quindi sulla riqualificazione urbana, al cui interno, e pongo già una domanda, ci sono varie questioni. Anche gli interventi nel merito promossi dai comuni toccano vari aspetti, che sono spazi pubblici, infrastrutture, servizi, ma per esempio anche il tema dell'emergenza abitativa, che è una delle questioni cardine, è una delle competenze specifiche del suo ministero.

La mia domanda è questa. Di fronte a tutto questo, che noi consideriamo assolutamente folle come giudizio politico – lo abbiamo ribadito in molte sedi e lo faremo ancora – la domanda legittima, che però è giusto rivolgere personalmente a lei come Ministro, è: quali sono allora le linee fondamentali di intervento sulle città che intendete mettere in campo con il vostro Governo? Se chiudete l'operazione di intervento sui comuni, sulle periferie, con tanti microinterventi, ci sarà una strategia alternativa? E in questa strategia alternativa, in queste soluzioni alternative, quale ruolo intendete dare agli interventi per le politiche abitative, cioè il rilancio dell'edilizia pubblica, le forme di finanziamento, i riferimenti per le forme di finanziamento, se con finanziamenti diretti, se con interventi attraverso le iniziative della Cassa depositi e prestiti, che in questi anni sono state sviluppate in molte direzioni?

Mi pare importante chiederlo anche alla luce del fatto che, come è noto, come le sarà noto sicuramente e avrà potuto verificare in questi primi mesi di attività, l'intervento sulle città è in tutta Europa una delle linee fondamentali degli interventi degli Stati. Sulle città si sta intervenendo in termini di innovazione, di infrastrutture, di riqualificazione e di sostegno dell'edilizia pubblica. Ci sono programmi di investimento enormi nelle grandi nazioni europee.

Soltanto l'Italia, che aveva iniziato negli ultimi due anni un programma pubblico e a evidenza pubblica, quindi con il coinvolgimento dei comuni, aperto, non centralizzato, ora si trova nella condizione che questo programma sarà interrotto, con notevoli proteste e con rischi di ricorsi. Non c'è dubbio su questo, l'esperienza ce lo dimostra. I comuni possono avere diverso colore politico, ma andranno sul terreno del ricorso, quindi queste convenzioni, che sono state sottoscritte, non solo saranno sottoposte a ricorsi, con interruzioni dei provvedimenti, ma ci saranno contenziosi interni alla pubblica amministrazione che aggraveranno caos a caos.

Mi pare di poter dire che il primo passo, cioè la decisione di annunciare un grande

programma di intervento sulle città, di manutenzione e così via, sia contraddetta clamorosamente dai fatti. Ci piacerebbe conoscere, invece, se c'è, in qualche angolo recondito del vostro programma, un'ispirazione alternativa, che allo stato attuale non sembra affatto emergere.

MANUELA GAGLIARDI. Quello di Genova è il più importante porto del Mediterraneo, signor Ministro. Movimenta ogni anno 2 milioni di *container* e 60 milioni di tonnellate di merci. È chiaro che il crollo del ponte Morandi è una vera tragedia per Genova, ma non soltanto per quello che ha pagato in termini di vittime, bensì anche per tutto quello che sta sopportando a causa del crollo di un'infrastruttura su cui transitava circa l'80 per cento del traffico legato al porto di Genova.

Ora, mi pare evidente che da più parti, anzi direi quasi da tutte le parti, le stiano arrivando sollecitazioni affinché si provveda in tempi brevissimi – a nostro avviso, siamo già molto in ritardo – alla programmazione della demolizione di quello che resta del ponte, e quindi alla programmazione della ricostruzione.

Mi pare che a oggi non siano ancora state prese posizioni certe, quindi quello che le chiedo è se siano già stati stimati danni all'economia nazionale che derivano dalle difficoltà operative che graveranno sul porto di Genova in attesa della sua ricostruzione – ci saranno danni per tutto il sistema Paese – e quali provvedimenti di competenza del suo ministero ha programmato di adottare per favorire non soltanto la ricostruzione del ponte Morandi, ma anche la creazione di percorsi alternativi alla movimentazione delle merci nella città di Genova. Grazie.

STEFANIA PEZZOPANE. Buongiorno, signor Ministro. Già la collega Chiara Braga ha introdotto argomenti importanti, su cui ovviamente attendiamo risposta, così come il collega Morassut. Aggiungo alcune problematiche specifiche della mia regione, l'Abruzzo. La prima riguarda Autostrada dei Parchi.

Già la collega Braga ha sottolineato la valenza della problematica che ci troviamo

ad affrontare, su cui recentemente lei ha fatto anche delle dichiarazioni. Chiedo sostanzialmente conferma delle cose che sono state annunciate sulla stampa.

Qui in Commissione, in sede istituzionale, il tema prevalente è quello della sicurezza antisismica. Me ne sono occupata, sono state anche accantonate delle somme, delle anticipazioni. Si tratta di capire come il Governo intenda procedere. Peraltro, questa notte c'è stato un allarme, perché sono caduti a terra dei calcinacci. Non so se il Ministro ne sia già al corrente. Si è creato un grande allarme. Sono state immediatamente date risposte di sicurezza, ma la visione dei viadotti e dei manufatti dell'Autostrada dei Parchi crea preoccupazione.

Sempre collegato all'Autostrada dei Parchi c'è il tema delle tariffe. C'è una mobilitazione di sindaci in atto. Non è una cosa nuova. Il precedente Governo osò bloccare le tariffe, ma il ricorso al TAR, vinto dall'Autostrada dei Parchi, ha costretto alla rimessa a punto delle stesse, che sono tra le più elevate tra quelle imposte dai vari gestori. Poiché mi risulta che anche domani ci sarà un presidio dei sindaci davanti al ministero — l'ho letto sulla stampa — chiedo se c'è un indirizzo del Governo al riguardo.

La terza questione riguarda la superstrada del Liri. Ci sono stati due morti in questa settimana. È una delle arterie di collegamento con il Lazio più importanti.

Aggiungo, sempre come collegamento con il Lazio, la strada statale 260 Picente, quella che noi chiamiamo L'Aquila-Amatrice, per la quale l'Anas ha un lotto di lavori sospeso da un tempo memorabile. Anche su questo chiedo un'azione forte da parte del ministero. Grazie.

ERICA MAZZETTI. Grazie, Ministro, per essere intervenuto in questa Commissione.

Gli argomenti trattati dal Ministro nella sua relazione sono tanti, sono impegnativi, ma attualmente la relazione sembra molto un libro dei sogni. Questo ha fatto molto riflettere noi, Gruppo di Forza Italia, soprattutto sul deficit infrastrutturale.

L'Italia è una nazione che purtroppo negli ultimi anni è in forte crisi per le infrastrutture sia di piccole dimensioni sia di grandi dimensioni. Sembra quasi che le

infrastrutture importanti vogliano essere « bloccate » da questo Governo. Sentire questo ci è molto dispiaciuto, perché pensiamo che veramente nella nostra nazione ci sia bisogno di grandi interventi per diventare competitivi con tutta l'Europa e con tutto il mondo occidentale.

Un altro argomento di grande interesse, soprattutto per le categorie economiche, ma anche per le pubbliche amministrazioni, è il codice degli appalti. Quello attualmente in vigore è molto ingessato e questo crea dei grossi disagi, per cui voglio capire dal Ministro quali sono le condizioni per poterlo migliorare, e soprattutto per cambiarlo drasticamente su alcuni temi per aumentare il lavoro, e soprattutto per dare più margini alle imprese che lavorano sul territorio.

Altra nota importante è l'edilizia, che dovrebbe essere il motore economico della nazione, ma da molti anni purtroppo è limitata.

Io vorrei sapere dal Ministro quali sono le iniziative che intende intraprendere affinché si possa ripartire e dare uno sbocco migliore per l'Italia. Soprattutto, vorrei sapere se ha pensato a delle semplificazioni e forti riduzioni sulle tasse per quanto riguarda l'edilizia.

Altro tema importante, già annunciato dalla collega prima, è il discorso del ponte di Genova, che già è stato ampiamente discusso. Vorremmo avere delle risposte certe dal Ministro, soprattutto per la ricostruzione e per come intende dare risposta alle persone che hanno subito forti danni alle abitazioni e che, ahimè, si trovano fuori casa. È imminente l'inverno: come pensa di risolvere questa problematica?

In seguito a questo tragico evento, come tutti noi sappiamo, il Ministro Toninelli ha mandato a tutti i sindaci del territorio una lettera in cui si diceva che entro il 1° settembre avrebbero dovuto mandare delle risposte sull'eventuale presenza di criticità nel proprio territorio.

Ho parlato con i sindaci del mio territorio, che giustamente hanno risposto a questa domanda perché era obbligatorio farlo, ma sono state indicate tutte le infrastrutture. Giustamente, se poi succede qual-

cosa a un'infrastruttura che non è stata indicata, è un problema per il sindaco. Il Ministro, però, non ha precisato chi pagherà questi investimenti. Giustamente, il sindaco si trova costretto a rispondere immediatamente a una cosa che non è di semplice e immediata risposta. Devono essere effettuate delle perizie, delle indagini, e queste hanno un costo. Per le condizioni attuali di bilancio di molti piccoli comuni questa risposta è difficile da dare. Voglio sapere se il Ministro intende dare dei finanziamenti in più ai comuni per effettuare queste perizie. Grazie.

UMBERTO DEL BASSO DE CARO. Grazie, Ministro, per la sua presenza, che naturalmente fa seguito alla sua precedente partecipazione alla Commissione del 1° agosto, ma *medio tempore* sono accadute un bel po' di cose che formano oggetto di rilevanti contrasti interpretativi.

La stampa, o anche i *tweet*, danno notizie di decisioni prese, poi leggendo le risoluzioni parlamentari della maggioranza di Governo si scopre che il linguaggio appare assai più prudente, come nel caso della revoca delle concessioni. Manca un accertamento sia interno, dell'amministrazione, sia esterno, dell'autorità giudiziaria, quindi mi pare molto più prudente non parlare di revoca e attendere.

In ogni caso, ed è una prima domanda, la revoca riguarderebbe soltanto il concessionario Autostrade per l'Italia o l'insieme dei concessionari? Autostrade per l'Italia, come ella sa, da sola ha il 55 per cento della concessione della rete autostradale d'Italia.

Ancora, riguarderebbe, se del caso, la A10, cioè la tratta autostradale interessata dal crollo del ponte, o anche tutte le altre reti autostradali date in concessione? Ripeto che il 55 per cento della rete è in concessione ad Autostrade per l'Italia, quindi non c'è la concessione, ci sono le concessioni, sono atti plurimi, con scadenze differenti. La A1 è la Napoli-Milano, è l'Autostrada del Sole, è un'autostrada data in concessione da sempre ad Autostrade per l'Italia. Lo stesso vale per l'A16, la Napoli-Bari, e per tante altre. La domanda, quindi, è anche questa.

La seconda — cerco di essere estremamente sintetico — riguarda i fondi ERP, dell'edilizia residenziale pubblica.

Il riparto approvato dal precedente Governo è stato poi approvato dalla Conferenza Stato-Regioni il 20 luglio, e cionondimeno vi è stato un successivo suo decreto ministeriale, credo del 29 luglio, che per la verità ha profondamente modificato quel provvedimento attribuendo risorse ad altre regioni e diminuendo risorse evidentemente in pregiudizio di altre ancora. Penso al Piemonte, alla Campania, alla Basilicata, alla Puglia. La regione più colpita dal provvedimento, naturalmente sul piano quantitativo, è la regione Piemonte. Parliamo di edilizia residenziale pubblica.

Anche qui, la domanda è: posto che il provvedimento era stato già deliberato dalla Conferenza Stato-Regioni, attraverso quali strumenti di indagine differenti lei ha ritenuto, il ministero ha ritenuto, di modificare il provvedimento?

L'ultima domanda riguarda proposte di realizzazione di arterie, delle quali si parla da molti anni, con il sistema del *project financing*: mi riferisco alla Orte-Mestre o a parte di essa, alla Catania-Ragusa, opere ripetutamente andate all'esame del CIPE e approvate, per conoscere l'orientamento del Governo e del ministero.

Non intervengo su un tema che ho sentito evocare dal collega Morassut, quello delle periferie urbane degradate. È un tema di cui credo discuterà l'Assemblea di qui a poche ore, ma si tratta di 1.600.000.000 aggiuntivi rispetto al primo stanziamento di 500 milioni contenuto nella legge di stabilità 2016. A mio giudizio, non è uno spostamento tecnico di risorse al 2020. Purtroppo, è qualcosa in più, perché interviene anche su lavori già affidati, su progetti già eseguiti, e quindi su spese che i comuni, sulla base di quel decreto, firmato, e di quella convenzione, sottoscritta, alla quale fu data doverosa pubblicità, hanno assunto impegni. Credo che questo possa generare molti contenziosi nelle settimane e nei mesi a venire.

PRESIDENTE. Do ora la parola al Ministro Toninelli per la replica.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. La ringrazio, presidente. Ovviamente, ringrazio tutti i colleghi per le moltissime domande. Non so se riuscirò a rispondere a tutto, ma cercherò di fare quantomeno un'analisi generale su tutti i punti tracciati.

Direi che è corretto da tutti i punti di vista iniziare da Genova e dal fatto che porteremo nel Consiglio dei Ministri di venerdì — ci stiamo lavorando, anche stanotte ci abbiamo lavorato — un decreto molto importante, come potrete immaginare, che ha come destinatari i cittadini di Genova, gli sfollati, le imprese di Genova, ovviamente non solo quelle della zona rossa, ma tutte le imprese di Genova. L'obiettivo è quello di far ripartire immediatamente una delle città economicamente più strategiche del nostro Paese.

Ironicamente, io lo chiamo «decretone», perché mette insieme il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero dello sviluppo economico e il Ministero del lavoro. Andiamo, infatti, a trattare tutti gli argomenti.

Per quanto riguarda Genova e i genovesi, penso che ci saranno provvedimenti importanti. Riusciremo a gestire la ricostruzione del ponte come primo intervento superando il rispetto, e ci sono già delle buone basi di partenza, delle giuste regole previste dal codice degli appalti. Penso, però, che nessuno possa oggi ritenere non eccezionale, non straordinario, un caso drammatico e appunto eccezionale come quello di Genova.

Quello ci permetterà di assegnare direttamente, in questo caso a una società pubblica, sia essa ad esempio Fincantieri, con competenze sufficienti, e anzi con alte competenze tecniche, il compito di ricostruire il ponte, di farlo entro il 2019 e, contemporaneamente, di dare al commissario di Genova, non solo relativamente alla ricostruzione ma con riferimento a tutto, compresa la viabilità, i poteri necessari per intervenire velocemente.

Come sapete, e come ha annunciato anche il sindaco di Genova, sono arrivati i sensori. Una delle prime priorità — scusate

il gioco di parole — è quella di permettere agli sfollati di entrare per qualche istante, qualche minuto, nelle proprie abitazioni e poter riprendere gli effetti personali. Evidentemente, se ne sono andati senza poterlo fare. Questi sensori arriveranno probabilmente già venerdì. C'è una commissione di tecnici per monitorare quella parte di ponte rimasta in piedi sopra queste abitazioni. Dopo qualche giorno di analisi si spera di poterlo fare.

Mi avete chiesto anche dei sensori: riguardano anche un'attività di manutenzione, o meglio di controllo generale. Nel «decretone» non c'è solo l'intervento su Genova, ma c'è anche un intervento relativo alla manutenzione ordinaria e straordinaria e al controllo di tutte le nostre manifatture.

Qualcuno di voi ha giustamente detto: i nostri sindaci hanno qualche problema a verificare le infrastrutture di loro pertinenza.

Noi ci rendiamo conto che possa essere così, ma ci rendiamo altrettanto conto che la prima attività da fare è quella di avere una fotografia di tutto il nostro Paese. Oggi non sappiamo effettivamente quali siano le infrastrutture che possono presentare dei profili di rischio; chi ci può dire questo, chi ci deve dire questo? I sindaci, i presidenti di provincia, i presidenti di regione, l'Anas e tutti i concessionari che hanno ricevuto la concessione di questa parte di suolo pubblico. Ribadiamo che sono loro i responsabili della manutenzione ordinaria e straordinaria della loro infrastruttura.

Il fatto che abbiamo chiesto loro di fare delle verifiche avallate da perizie tecniche non è certamente per dire: lo Stato si assume la responsabilità dell'intervento della messa in sicurezza. Quello rimane a loro.

Altro discorso è quello delle coperture. Nel momento in cui, ovviamente, chiederemo, e nel decreto è inserita, la cosiddetta parte sui collaudi — io ritengo che sia fondamentale — andremo a chiedere ai concessionari di effettuare quella che mi dicono chiamarsi tecnicamente non collaudo, ma verifica tecnica sulle infrastrutture (ponti, gallerie, viadotti, dighe) di loro competenza.

Siamo arrivati al paradosso – avendo gli altri (non questo Governo) ceduto, con contratti e convenzioni completamente a vantaggio del concessionario privato e a svantaggio dello Stato, la concessione di opere pubbliche fatte con i soldi dei nostri padri e dei nostri nonni – che oggi possa accadere qualcosa, e incrociamo le dita perché non capiti, ma fino a un minuto prima il concessionario era stato bravo e completamente adempiente.

Come possiamo noi, oltre a verificare lo stato di salute delle infrastrutture che loro gestiscono, contestare inadempimenti nei confronti del concessionario? Imponendo dei collaudi a spese del concessionario, delle verifiche tecniche, che ovviamente dovremo valutare.

Le difficoltà ci sono, non lo nascondo, perché il mio ministero...

CHIARA BRAGA. Scusi, presidente, possiamo chiedere al Ministro se risponde alle domande e il comizio ce lo fa un'altra volta, per favore?

PRESIDENTE. Continui, Ministro, prego.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ovviamente noi ci rendiamo conto delle difficoltà, perché ho trovato un ministero senza una struttura tecnica sufficientemente corposa. Sapete che la struttura della Direzione per la vigilanza sui concessionari autostradali doveva avere 250 ingegneri e ne ha 100, di cui 50 sono impiegati, quindi 50 ingegneri fanno gli impiegati. Questa è la situazione.

Nel decreto ci sarà di conseguenza l'assunzione di un corposo numero di ingegneri che dovranno effettuare questa attività. Penso che questo sia un passaggio fondamentale, che ribalterà la gestione delle infrastrutture pubbliche dall'intervento dopo l'emergenza alla prevenzione, e che questa sia un'attività molto importante.

Il decreto « Genova » conterrà un aiuto alle famiglie in tema mutui e un aiuto alle imprese in tema di agevolazioni fiscali. Interverremo anche sulla viabilità, ci rendiamo conto che ci sono enormi difficoltà, si utilizzerà già tra pochissimi giorni la

tratta dell'ILVA per i passaggi degli automezzi che prendono i *container* all'interno del porto, ci sarà un sistema di monitoraggio che permetterà a loro e solo a loro di entrare, e questo navettamento permetterà di portare in un *buffer*, che ora dovremo definire, gli 800 *container* che sono fermi.

È un decreto che comprende tutto, è l'attività necessaria per far ripartire la città oltre – ripeto – all'attività che comprende la manutenzione e la messa in sicurezza, perché confermo che questo ministero ha come grande opera principale proprio quella della manutenzione e della messa in sicurezza di tutte le opere infrastrutturali, sulle quali non possiamo permetterci di non intervenire.

Un altro elemento molto importante è che si è svolta ieri sera una riunione con i membri del CNR e con l'ASI, l'Agenzia spaziale italiana; riusciremo probabilmente a sfruttare le competenze dell'Agenzia spaziale in materia satellitare e a metterle insieme con le competenze del CNR per un monitoraggio costante dei nostri ponti e delle nostre gallerie, che ci permetta di conoscerne lo stato di salute. Nel decreto ci sarà anche la parte relativa ai sensori.

Passo all'argomento che mi è stato chiesto dall'onorevole Braga: unione FS e ANAS. FS e ANAS non saranno più insieme, dopo tutte le analisi fatte non c'è una singola motivazione di sinergia che giustifichi la fusione tra FS e ANAS, stiamo studiando se la scissione possa e debba essere fatta internamente alla *holding* FS oppure con decreto. Certamente ANAS ha un obiettivo di impresa che non è compatibile con quello di FS, come confermano tutte le analisi che abbiamo fatto.

Vogliamo certamente rilanciare ANAS, all'interno della quale abbiamo trovato molte criticità, ma è confermato che questo Governo non manterrà insieme queste due società pubbliche.

Codice degli appalti, una delle priorità non solo del sottoscritto, ma anche e soprattutto del Presidente del Consiglio Conte. Come voi saprete e come vi è stato detto nell'ultima audizione, è proprio presso la Presidenza del Consiglio che prosegue il tavolo di confronto con tutti i ministeri

interessati, e il nostro è tra i principali; è stata fatta una consultazione pubblica in cui – e penso che sia un bellissimo esempio di apertura – tutti i Sindaci, i RUP (responsabili unici del procedimento), gli interlocutori interessati, gli studi legali hanno dato contributi molto importanti, i nostri tecnici stanno ovviamente studiando queste centinaia di contributi per poter arrivare ad una definizione compiuta. Come ciò avverrà ovviamente si deciderà in base ai contributi e in conseguenza di una decisione presa da Palazzo Chigi con il coordinamento del Presidente del Consiglio.

Per quanto riguarda la TAV la premessa è che, come sapete, non c'è alcun pregiudizio da parte di questo Governo e del sottoscritto nei confronti di alcuna cosiddetta « grande opera », però seguendo anche l'esempio – lì non mi pare che sia nata alcuna contestazione politica o mediatica – della Francia insediatasi con il nuovo Governo nel 2017, che ha dato mandato alla mia omologa francese di fare un'analisi costi/benefici per fini pubblici, per evitare spreco di denaro pubblico, delle principali grandi opere in corso d'opera (scusate il gioco di parole), quello che sta facendo questo Governo stante la normativa attuale, stante gli accordi presi con la Francia e soprattutto il contratto di Governo scritto insieme alla Lega, è una rivalutazione completa di questa grande opera all'interno dell'accordo con la Francia.

Mi avete fatto domande sui membri della relativa struttura tecnica di missione; i membri ci sono, non vi darò i dati, per motivi amministrativi, perché non sono ancora stati deliberati tutti, ma sono tutti operativi. È una struttura tecnica che penso vada a coprire la maggior parte degli ambiti contenuti nelle linee programmatiche, anche per quanto riguarda la mobilità elettrica.

Ve li indico uno per uno: l'avvocato Pucciariello, un avvocato dello Stato, professore di diritto processuale alla Luiss, che sta facendo un'attività di analisi costi/benefici, perché l'attività che faranno gli altri che vi sto indicando è principalmente tecnico-scientifico-ingegneristica ed economica, mentre questa è un'analisi di natura

legale e giuridica, ovvero le obbligazioni che eventualmente sono state contratte e le conseguenze delle obbligazioni contratte; l'avvocato Palatiello, che è un avvocato dello Stato, il consigliere Maiello, viceprocuratore della Corte dei conti Lazio, il magistrato della Corte dei Conti Christian Pettinari, il professor Ponti, il professor Paolo Beria, professore associato di economia al Politecnico di Milano, l'architetto Paroline, consulente in economia dei trasporti, il professor Ramella Pezza, professore di trasporti e logistica al Politecnico di Torino, l'ingegner Drufuca, esperto di pianificazione traffico e trasporti, il professor Coppola, docente di gestione ed esercizio dei sistemi di trasporto all'Università di Tor Vergata, il professor Matteo Dondè, architetto, Gaetano Intrieri, economista, il professor Francesco Parola, docente di economia presso l'Università di Genova, il professor Di Stefano, docente presso la Facoltà di Architettura dell'Università Mediterranea di Reggio.

Non voglio ovviamente replicare alle polemiche di chi ritiene che si tratti di una squadra improntata al no, questa scelta costituisce una squadra improntata ad analisi scientifiche obiettive e terze. Qui non si tratta della persona che chiede all'oste se il vino sia buono, ma si tratta di persone che hanno competenze tecniche molto elevate alle quali il sottoscritto ha dato un mandato chiaro, di fare quello che è giusto fare, o meglio di fare le analisi corrette, senza alcun pregiudizio, perché il sottoscritto non li ha.

Siccome vogliamo essere più precisi possibile, stiamo studiando con gli esperti della Banca mondiale o con gli esperti della Banca europea per gli investimenti uno *staff* che vada a vagliare il lavoro, perché quando renderemo pubblici gli esiti di queste analisi tecnico-scientifiche vogliamo essere ineccepibili, quindi le facciamo vedere anche ad altri.

Mobilità elettrica negli aeroporti. Come confermato all'interno del contratto di Governo, per cui la mobilità elettrica è uno dei cuori pulsanti di questo mandato e di questo Governo, iniziamo con un provvedimento già scritto, che deve trovare però

uno spazio in Parlamento, considerate le settimane importanti che ci aspettano, che verterà proprio sulla mobilità elettrica interna ai principali aeroporti italiani.

Non servono grandi coperture, partiamo da lì, penso che per fine anno il decreto, una volta fatti tutti i provvedimenti più urgenti, possa rientrarvi, ovviamente l'obiettivo è quello di fare sinergie con le società private più importanti per poter iniziare a mettere quelle ricariche all'interno delle nostre autostrade, dei nostri territori, in modo tale che si attivi un circuito virtuoso per cui diventi abitudinario e normale recarsi ad una ricarica con un'auto elettrica.

Per quanto riguarda invece le autostrade abruzzesi — non ricordo chi ha posto questa domanda, forse l'onorevole Braga o l'onorevole Pezzopane —, è un *dossier* certamente complicato. Abbiamo più volte incontrato i concessionari e non le nascondo che siamo di fronte a concessionari che nei confronti del ministero hanno anche loro purtroppo portato avanti un'attività di ricorsi giudiziari notevole, hanno impugnatato di tutto e di più.

A noi interessa ovviamente la sicurezza, ed è per questo che, allungandosi i tempi a causa di una mancata accettazione di una rinegoziazione del piano economico-finanziario con questi concessionari che non vogliono accettare un miglior piano economico-finanziario, stiamo studiando un provvedimento per intervenire sulla A24 e la A25 con coperture fino a 192 milioni, che possano mettere in sicurezza quel tratto di autostrada di cui la collega stava parlando.

È uno dei *dossier* che maggiormente stiamo seguendo, uno dei nostri *dossier* più complicati, perché abbiamo trovato uno stato dell'arte — credetemi — veramente molto complicato. Ovviamente questo potrebbe essere già in parte presente nel cosiddetto « decretone » su Genova.

Ho ricevuto anche alcune domande scritte in anticipo e di questo ringrazio il presidente. Il collega di Fratelli d'Italia mi pare abbia chiesto informazioni sulla via Salaria e mi limito ad accennare ad alcune parti di un *dossier* complicato. Essendo

molto tecnico mi permetterà di leggere e poi magari posso depositarlo.

La Strada statale 4, Via Salaria, collega Roma al Mar Adriatico presso il porto di Ascoli, passando per i capoluoghi di Rieti e Ascoli Piceno, valicando l'Appennino centrale al Passo della Torrita. Dalla relazione di ANAS sappiamo che sono attualmente in corso di esecuzione due interventi per un importo complessivo di circa 140,39 milioni di euro, quindi andiamo ad analizzarli.

Si tratta di lavori di completamento dell'adeguamento in sede della piattaforma stradale di tipo C1, che è il tratto tra il Bivio di Micigliano, chilometro 113, e l'inizio della galleria Gole del Velino. L'importo dell'investimento è pari a 47,19 milioni di euro, che sono interamente finanziati dalla legge finanziaria del 2001.

Per quanto riguarda invece la statale 4 Salaria, ci sono altri lavori di adeguamento nel tratto Trisungo-Acquasanta. Il primo lotto ha un importo di 93,2 milioni finanziato con il Contratto di programma del 2014, i lavori hanno raggiunto uno stato di avanzamento pari al 24 per cento e la loro ultimazione è prevista per febbraio 2021.

C'è un'altra serie di tratti di cui mi limito a dire gli stati di avanzamento e gli stanziamenti. Al chilometro 328 c'è una variante per cui l'importo dell'investimento è pari a 20,53 milioni, finanziato per circa 10 milioni da Cassa depositi e prestiti, 10 milioni di euro dalla Regione e 2 milioni di euro dai fondi ANAS. Il progetto riguarda la messa in sicurezza idraulica della media valle del Tevere, a tutela della sicurezza idraulica della città di Roma in località Monterotondo.

Poi ce ne sono altri che non sto a leggere perché impiegherei tutto il tempo disponibile, ma posso consegnare la documentazione.

Per quanto riguarda invece il MOSE, mi era arrivata una domanda scritta da parte della Commissione. Leggo la risposta, perché indica alcuni dati dello stato di avanzamento.

Il sistema MOSE, quindi quelle barriere mobili di difesa dalle acque alte, è un'opera segnata, com'è noto, da gravissimi episodi

di corruzione, che hanno generato inchieste, processi, commissariamenti e da ultimo la nomina di una *task force* per indagare sulle cause della paralisi dei lavori e far luce sull'intricata vicenda di malaffare. Il costo complessivo dell'opera formalizzato in atti e provvedimenti è pari a circa 5,5 miliardi di euro interamente assegnati, anche se con erogazioni che si estendono temporalmente fino al 2024.

Ulteriori risorse, necessarie per completare l'opera, sono disponibili attivando il meccanismo di recupero dei residui generati attraverso contratti di finanziamento con la BEI e la Cassa depositi e prestiti. La somma complessivamente investita sarà dunque di circa 6 miliardi di euro.

Nel valore complessivo del sistema MOSE non sono comprese le risorse necessarie per le attività di avviamento alla gestione e alla manutenzione delle opere alle bocche di porto. Il concessionario Consorzio Venezia Nuova deve consegnare l'opera intera con adeguata garanzia di funzionamento all'Amministrazione concedente.

Il Provveditore interregionale per le opere pubbliche Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia ha comunicato che lo stato di avanzamento dei lavori del MOSE è oggi pari al 94 per cento, ma ancora mancano alcuni interventi essenziali per il suo funzionamento, mancano soprattutto gli impianti.

Oggi si assiste ad una sorta di paralisi da parte del soggetto tecnico-operativo incaricato di realizzare l'opera per conto dello Stato, concessionario Venezia Nuova, inadempienza ingiustificata e pericolosa rispetto ad un'opera marittima che rischia di aggravare le condizioni di manutenzione.

Questa opera particolarmente complessa è oggetto di attenzione da parte sia del mondo scientifico, sia della popolazione e di quanti a vario titolo gravitano nella sfera sociale ed economica della città di Venezia. Di conseguenza, è necessario analizzare attentamente ogni singolo aspetto nella massima trasparenza possibile, per evitare lo spreco di denaro pubblico, tenendo conto dell'opportunità di un approccio che contempli la definizione generale delle attività da porre in essere con riferimento al com-

pletamento delle opere, all'avviamento del sistema e alla gestione dello stesso.

Obiettivo di questo Governo è garantire la sicurezza e il risanamento della città di Venezia e dell'ambiente lagunare, al fine di un pieno ed effettivo ripristino della legalità. Anche ieri sera abbiamo fatto una riunione sulla questione MOSE.

Mi pare che qualcuno mi abbia domandato delle strade statali pedemontane, a cui andiamo a dare risposta. Parto dalla Como-Varese, che ovviamente è la pedemontana lombarda.

La pedemontana lombarda è un sistema viabilistico suddiviso in tre tratte autostradali, l'asse principale, A36, suddivisa nelle cinque tratte per una lunghezza complessiva di 65 chilometri, la tangenziale di Como, la A59, per una lunghezza di 3 chilometri, e la tangenziale di Varese, la A60, per una lunghezza di 5 chilometri. Ad oggi sono state realizzate ed aperte al traffico le tratte A e B1 e le tangenziali di Como e Varese, per un totale di circa 30 chilometri sui 65 totali, mentre devono ancora essere reperiti i finanziamenti per le tratte B2, C e D.

La realizzazione della restante parte dell'opera è condizionata all'efficacia del secondo atto aggiuntivo alla convenzione unica, sottoscritto il 18 gennaio 2018 e approvato con decreto interministeriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze, in corso di registrazione presso la Corte dei conti. Al momento, a seguito dell'intervenuta efficacia, la società concessionaria procederà all'indizione della gara per il reperimento del finanziamento necessario alla prosecuzione dei lavori.

Secondo la tempistica individuata, la definizione del contratto di finanziamento e l'affidamento dei lavori dovrebbero avvenire, qualora non intervengano sopravvenienze suscettibili di modificare l'attuale situazione e le prospettive future, entro i primi mesi del 2019. Nello stesso anno è previsto anche l'avvio dei lavori per le tratte B2 e C.

A questo proposito si specifica che non è prevista l'erogazione di ulteriori finanziamenti e contributi a carico della finanza

pubblica. Lo scorso gennaio il concessionario ha risolto in danno il contratto con l'appaltatore STRABAG a causa della mancata presentazione di un progetto esecutivo approvabile delle tratte da realizzare, che sono la B2, la C e la D. Il progetto consegnato, infatti, a seguito di formale diffida da parte della stazione appaltante presenta modifiche sostanziali rispetto al progetto presentato in sede di offerta, con una richiesta di maggiori costi di circa 500 milioni di euro rispetto all'importo contrattuale.

In aggiunta a quanto già detto va sottolineato che, a seguito della risoluzione del contratto stipulato con la STRABAG, il nuovo progetto definitivo dovrà essere rivisto integralmente a seguito del subentro del decreto ministeriale del 17 gennaio 2018, il quale prevede che le nuove norme tecniche per la costruzione non siano applicate esclusivamente alle opere già affidate o con affidamento in corso, condizioni che quindi non sussistono più in seguito alla già citata revoca.

Alla luce di ciò, quindi, il nuovo progetto definitivo dovrà essere realizzato in conformità alle nuove norme tecniche per le costruzioni. Quanto alla procedura concorsuale promossa dalla Procura di Milano, sappiamo che questa si è conclusa con il rigetto dell'istanza di fallimento, motivata dal presupposto che la capacità di autofinanziamento della società consentirebbe il rimborso dei mutui pendenti e delle spese di gestione, unitamente alla constatazione che i livelli di traffico consuntivi via via maggiori sono in grado di supportare la mancanza dei presupposti per lo stato di insolvenza.

Infine ricordo che, ai sensi della convenzione, il pedaggiamento è previsto sia sull'asse autostradale che sulle tangenziali di Como e di Varese. Inoltre, il piano economico finanziario allegato alla convenzione del 2007 contempla l'esecuzione dei primi due lotti delle tangenziali, nelle more del reperimento di ulteriori fondi per i lotti residui, mediante finanziamento bancario.

Pertanto, qualora la percorrenza sulle tangenziali fosse liberalizzata, dovrebbe essere individuata una misura compensativa

nei confronti della società concessionaria, per assicurare le condizioni convenzionali ed escludere eventuali richieste risarcitorie. In conseguenza della risoluzione del rapporto con la società STRABAG, si renderebbe necessario procedere al riaffidamento dei lavori per la prosecuzione dell'opera. In tale sede tutti gli aspetti fin qui esposti potranno dunque, in linea con l'indirizzo generale del Ministero relativamente alla realizzazione dell'opera in questione e di opere analoghe, essere oggetto di analisi e conseguente valutazione complessiva della situazione creatasi, anche con l'ausilio di esperti appositamente individuati al fine di elaborare soluzioni più opportune.

Questa è la situazione. Mi è stato domandato di ferrovie e pendolari. Come sapete, dopo la nuova costituzione del consiglio di amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane, è stato dato un indirizzo politico molto chiaro, che è quello di non dimenticarsi dell'importanza e dello stato di avanguardia nonostante purtroppo (ci abbiamo lavorato sabato e domenica con l'amministratore delegato Battisti) quanto accaduto venerdì e sabato con i ritardi delle Frece, tutelando e mantenendo ad altissimi livelli l'alta velocità e prestando la massima attenzione ai pendolari.

Nel contratto di programma con RFI che penso sia arrivato in questi giorni al Parlamento sono già state fatte alcune modifiche, ma chiedo, e il Ministero al riguardo darà la totale disponibilità, a Ferrovie dello Stato, a tutto il Parlamento e ovviamente al Ministero di poter incidere sulle tratte dei pendolari. L'86 per cento delle persone che si spostano in Italia lo fanno per tratte brevi, per andare e tornare dal lavoro, e penso che oggi non sia possibile accettare che uno Stato civile come deve essere l'Italia possa da alcune parti, non ovunque, non generalizziamo, ma in alcuni territori tra cui la Lombardia, definita « la Svizzera d'Italia », avere livelli di efficienza e di qualità del servizio così bassi.

Vogliamo incidere da tanti punti di vista, prima di tutto quello dell'assistenza e dell'attenzione ai passeggeri, e non vi na-

scondo che sono stati fatti degli errori proprio nei ritardi di cui parlavamo poc'anzi, avvenuti venerdì e sabato sulle linee ad alta velocità. Deve esserci un approccio culturale completamente diverso — che nel nuovo Consiglio di Amministrazione di FS c'è — nei confronti degli utenti, che sono cittadini, non pratiche o questioni lavorative da risolvere, sono persone che hanno appuntamenti, esigenze, famiglie, e devono essere trattati in quanto tali.

Una notizia importante è che incideremo anche sulla sicurezza a bordo, quindi saranno assunte nelle tratte pendolari regionali persone che potranno dare maggiore sicurezza ai passeggeri, affronteremo nel dettaglio la questione, ma penso sia un bel segnale.

Siamo partiti da Trenord, siamo partiti con un nuovo accordo con la Regione Lombardia, con il Presidente Fontana, dando nuovi mezzi da subito, perché, come chi ha seguito la questione sa, è vero che sono stati stipulati accordi e chiuse convenzioni per tanti nuovi treni, ma questi arriveranno dal 2020 in poi.

Daremo nuovi treni alla Lombardia, usati, ma molto più nuovi dell'età rotabile oggi presente in Lombardia, daremo nuovo personale come capotreni per dare maggiore qualità al servizio. Poi la barra si sposterà al Sud, dove il mandato di FS e di RFI è quello di intervenire finalmente anche sulle lunghe tratte. Nel dettaglio dovremo e dovrete lavorare all'interno del Contratto di programma.

Per quanto riguarda invece l'edilizia residenziale pubblica (ERP), stiamo trattando con tutti gli interlocutori degli enti locali e abbiamo notato che c'è stato un corto circuito, perché quando sono state rinnovate le richieste agli enti locali di inviare gli elenchi delle abitazioni sottoposte ad ERP sono uscite più svantaggiate quelle che sono state precise nel rispetto della norma, mentre altre hanno inviato una serie di richieste che in alcuni casi potevano essere non vagliate, quindi non corrispondenti a quei dati tecnici.

Cerchiamo di evitare di andare in Consiglio dei ministri per poter definire i nuovi criteri e abbiamo dato mandato alla Con-

ferenza unificata di trovare una sintesi. L'obiettivo qual è? Cercare di non svantaggiare nessuno, non c'è alcuna volontà e ci mancherebbe altro, cosa provata dal fatto che nel caso in cui applicassimo la meritocrazia a chi si è attivato... perché sui precedenti piani ERP purtroppo ci sono regioni allo stato embrionale, che hanno il 2, 3, 4 o 5 per cento dello stato di avanzamento, e non è un bel segnale.

Comprendiamo tutte le motivazioni e le difficoltà, però non possiamo permetterci di dare nuove risorse a regioni i cui stati di avanzamento dell'edilizia residenziale pubblica sono praticamente allo stato embrionale, quindi cerchiamo di riattivare di concerto con tutti gli interlocutori un circuito in grado di creare quel circolo virtuoso di leale concorrenza tra le parti per cui hai qualche soldo in più se ti sei attivato di più.

Per quanto riguarda le dighe stiamo portando avanti i soldi stanziati nella legge di bilancio, è un altro argomento su cui abbiamo la massima attenzione soprattutto per quanto riguarda la sicurezza, quindi la Commissione che verrà costituita dovrà farlo. Per l'intervento sul dibattito pubblico il termine è scaduto venerdì scorso, faremo un decreto ministeriale nei prossimi giorni per poter mandare avanti anche questa parte relativa alla Commissione sul dibattito pubblico.

Mi pare che l'onorevole del gruppo LEU mi avesse chiesto qualcosa di più compiuto per quanto riguarda le concessioni in conseguenza dell'immane tragedia di Genova. Stiamo valutando tutte le strade, come sapete il procedimento amministrativo di decadenza è stato attivato dal 16 agosto, mi pare chiaro che l'inadempimento sia gravissimo, le repliche ci sono arrivate pochissimi giorni fa, tutti i tecnici del mio ministero e anche della Presidenza del Consiglio le stanno analizzando, i tempi sono 90 più 60 giorni; cerchiamo ovviamente di stringere i tempi.

L'obiettivo mi pare chiaro: non solo portare alla decadenza di una concessione stipulata con chi non è stato in grado di rispettarla, ma non permettere loro — e non lo faremo — di ricostruire il ponte, perché penso che sia inaccettabile e incom-

prensibile, da parte prima di tutto delle famiglie delle vittime, degli sfollati e di Genova tutta, ma anche di tutti gli italiani, che quel ponte venga ricostruito anche con una sola pietra da chi l'ha fatto crollare.

In questi minuti è in corso un incontro a Bruxelles, in modo tale che si possa verificare (ovviamente è fattibile) che si possa derogare alle norme del Codice degli appalti per affidare, attraverso il Commissario unico straordinario per Genova, immediatamente senza gara ad un soggetto pubblico o partecipato principalmente dal pubblico, come Fincantieri, la ricostruzione del ponte stesso.

Sulle tratte particolari su cui ho ricevuto domande risponderò per iscritto, essendo *dossier* da analizzare con le Direzioni tecniche, come anche sulla strada statale pedemontana veneta.

Per quanto riguarda la TAV non abbiamo alcuna preclusione a parlare con nessuno, ovviamente capirà che il sottoscritto e tutto il mio ministero prima di parlare con un Commissario di Governo analizzerà tutti i contributi necessari ricevuti, perché tutta la documentazione che è stata portata avanti da chi ha preceduto il sottoscritto e quindi dai Governi precedenti e dai commissari dei Governi precedenti è arrivata sulle scrivanie del sottoscritto.

Ovviamente l'impegno che abbiamo preso, che penso sia un impegno razionale, stante la normativa attuale e le condizioni di avanzamento, attualizzando ad oggi e proiettando al futuro con analisi econometriche, è che sia più necessario non tanto parlare per dare argomenti alla stampa, ma avere un'analisi corretta per discutere con chi è stato preposto al Governo su un'opera. Entro fine anno avremo la risposta (spero entro novembre perché stiamo sollecitando i tecnici della struttura tecnica di missione) e questi dati in base ai quali prendere una decisione.

Oggi è necessario non tanto andare a parlare con commissari nominati dal precedente Governo quanto, nel rispetto degli accordi con la Francia, avere le analisi effettuate dalla Francia nel 2017, incrociare i dati con i dati costi/benefici, che sono dati scientifico-numeriche oltre che le-

gali e giuridici, con quelli francesi, in modo da trovare un accordo con la Francia per fare la scelta migliore.

Siamo consapevoli che si tratta di un *dossier* importante e corposo, ho migliaia di pagine sulla scrivania, ma nonostante quanto abbiamo ereditato penso che per novembre avremo una risposta, indipendentemente da interlocuzioni che possono essere più materia di stampa che altro.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. Abbiamo ancora cinque minuti prima dell'inizio dell'Aula.

MANUELA GAGLIARDI. Signor Ministro, ci può dare indicazioni sui tempi per il decreto-legge per Genova? Non so se l'ha detto, può darsi che mi sia distratta.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Trattandosi di un decreto che non riguarda solo Genova, ma di un decreto sulle infrastrutture che ha dentro molto altro che riguarda tutto il territorio nazionale in termini di manutenzione, mappatura delle banche dati, sensori, assunzione di nuovo personale al Ministero oltre alle parti di Genova, penso e spero che venerdì mattina, quando ci sarà il Consiglio dei ministri, possa essere concluso. È ovvio che come lei si sente addosso un'assoluta necessità emergenziale, la sento addosso anch'io.

Sappia che, come ho detto all'inizio, il «decretone» non è solo competenza del mio Ministero, ma è competenza del MIT, del MEF, del MISE e del Ministero del lavoro, quindi le sto rispondendo per quanto di competenza del sottoscritto; per quanto di competenza del MEF, quindi in termini di mutui, in termini di agevolazioni fiscali ci sarà un Consiglio dei ministri e lì ovviamente troveremo delle risposte.

Io farò di tutto perché venerdì ci sia un decreto, la mia priorità insieme con la Commissione e con il Commissario per l'emergenza è quella di fare entrare gli sfollati e dare loro la possibilità di riprendere... ma soprattutto è quella di sbancare i detriti. Un dato che conoscerete perfettamente tutti è che oggi l'area è ancora sotto

sequestro, quindi non si sono potute iniziare alcune attività. Appena arriveranno (sono già d'accordo con Ferrovie dello Stato e RFI) sbancheranno e ci vorranno 15 giorni per riattivare quella linea ferroviaria sulla quale è crollato drammaticamente il ponte, ovviamente è un'attività che non siamo stati in grado di fare perché il ponte è sotto sequestro.

Avendo sentito il procuratore preposto, ci dovrebbe essere già nei prossimi giorni l'incidente probatorio, quindi la richiesta che faccio è di capire l'urgenza che ci sentiamo addosso, ma soprattutto che non abbiamo ancora iniziato a mettere le mani per far ripartire tutto, perché è ancora sotto sequestro.

Il procuratore sa perfettamente tutto questo, spero che l'incidente probatorio venga fatto molto velocemente, o meglio il più velocemente possibile, e che venga chiuso.

Mi è stato chiesto della commissione d'inchiesta ministeriale. Si è parlato molto a livello giornalistico di questa commissione, ricordiamoci che la commissione d'inchiesta che ho nominato tre ore dopo il tragico evento del 14 agosto è una commissione ministeriale, a me sarebbe piaciuto — credetemi — nominare tutti esterni, il problema è che non potevo, e gli ingegneri all'interno del ministero sono pochi. Appena saputo, per ragioni di opportunità, io ho cambiato una parte di questi, perché il lavoro che sarà concluso tra pochissimi giorni, tra il 15 e il 18 di settembre, è un lavoro di straordinaria importanza e lo stanno portando avanti giorno e notte sopra la mia testa, al quarto piano del ministero, e quella commissione sta facendo un buon lavoro.

Se posso permettermi, a chi sta contestando (non qua dentro, ma giornalisticamente), il fatto che qualcuno stia ancora dentro per eventuali conflitti di interessi, volevo ricordare una semplice cosa che probabilmente mi insegnate voi: tanti dirigenti di Stato vanno a fare collaudi su progetti infrastrutturali portati avanti dai concessionari a spese dei concessionari, e ci mancherebbe altro! Che almeno lo Stato vagli il collaudo, considerato che con con-

venzioni totalmente a vantaggio dei privati concessionari abbiamo appaltato loro la costruzione e la manutenzione facendo quasi fatica a controllarli! Quindi non c'è conflitto di interesse.

Mi permetto di fare anche un passaggio specifico sull'ingegner Santoro. L'ingegner Santoro ha sì ricevuto un avviso di informazione, ma è all'interno della Direzione vigilanza, e io ho deciso di tenerlo all'interno, dall'aprile del 2018, e non ha toccato una pratica relativa alla sicurezza nel controllo dei concessionari. Ritengo quindi di non dover rispondere alla stampa, ma al mio ministero e all'interesse nazionale. Lo ringrazio di essersi dimesso per tutela dell'immagine dello Stato; il sottoscritto non ha chiesto e non ha decretato la sua dimissione all'interno della commissione perché non aveva alcuna implicazione, per quanto io ho avuto sulla scrivania, essendo arrivato in un tempo totalmente successivo a tutto l'accadimento.

Spero che la commissione riesca, e penso che lo possa fare, a completare i suoi lavori tra due lunedì, il 17 o 18 settembre, ma quella è una Commissione che non ha alcun tipo di conflitto di interessi e il cui lavoro sarà un lavoro esclusivamente tecnico che farà luce e verità sulle cause del crollo del ponte Morandi. Grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie. Ascoltiamo negli ultimi tre minuti un *flash* dei colleghi Trancassini e Braga.

**PAOLO TRANCASSINI.** Glisso sulla capacità dialettica di aver trasportato la mia domanda su come avete chiesto ai comuni di monitorare le infrastrutture, a cui lei mi ha risposto dicendo che ci devono pensare le concessionarie perché le opere realizzate dai nostri padri... Questo non c'entra nulla, il tema è che costringete comuni e province a fare un lavoro che non possono fare in questo momento e per tempi e per soldi e per materiale umano.

Ci avete chiesto di fare dei quesiti per avere delle risposte puntuali, io le ho chiesto se il piano di 650 milioni sulla Salaria è confermato e se ci sono investimenti futuri, lei viene qua e mi dice i cantieri in

questo momento esistenti, li conosciamo, li vediamo tutti i giorni, non è questo il tema il tema. La domanda è se il piano di 650 milioni per l'ammodernamento della Salaria c'è e, se non c'è, quali sono le intenzioni del Governo su questa arteria.

CHIARA BRAGA. Chiedo a lei, presidente, se per cortesia può farsi tramite con il Ministro di avere le risposte ai quesiti puntuali formulati dai parlamentari e chiedo al Ministro se ha qualcosa da dirci sulla strategia del suo ministero sulle politiche urbane della città, in particolare legate al tema delle periferie, posto dal collega Morassut.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non si vuole chiedere ai sindaci o ai presidenti di provincia di fare ciò che non possono fare, ma si vuole chiedere loro questa attività in quanto concessionari; noi non possiamo intervenire a fare attività che sono per norma di legge, per convenzione in capo al concessionario.

È ovvio che, una volta verificati i casi all'interno dei quali non è possibile, trattandosi di un monitoraggio... Io capirei il suo discorso nel caso in cui si trattasse di intervenire sulla messa in sicurezza e sulla ristrutturazione con interventi straordinari su infrastrutture di loro competenza; quello è un altro discorso, perché mi pare del tutto evidente che debba essere creato un fondo *ad hoc* e che in questo fondo *ad hoc* per la messa in sicurezza di tutte le nostre infrastrutture a rischio debbano esserci fondi presi dal bilancio dello Stato, ma soprattutto fondi presi dall'Unione europea, e che i fondi presi dal bilancio dello Stato debbano essere esclusi dai vincoli europei, ed è questa l'attività che faremo, non solo sottoscritto, ma a livello centrale.

Non potevamo non farlo, perché non chiedere a chi ha la spettanza, con tutte le criticità del caso, e farlo direttamente significava... I nuovi assunti e l'agenzia che verrà creata saranno strutture messe anche a disposizione per andare sul territorio. Noi avremo la possibilità attraverso il CNR di avere un supporto tecnico, e stiamo chiudendo questo protocollo d'intesa, questa convenzione per mandare ingegneri sul territorio, nella consapevolezza che oggi tutte le forze in campo a tutti i livelli pubblici devono aiutarsi perché ci sono realtà come le sue.

Per quanto riguarda la Salaria, come le dicevo, se lei è d'accordo, le lascio l'intervento compiuto su tutta la domanda che lei mi ha fatto, che è una domanda corposa perché gli interventi sono tanti, in modo tale che lei potrà eventualmente avere, con un'interrogazione o con un altro strumento, un'interlocuzione diretta con il sottoscritto o con le mie strutture.

Per quanto riguarda le periferie, è un discorso che passa per il mio Ministero, ma non è esclusivamente del MIT. Io porterò le vostre richieste all'interno del Consiglio dei ministri e a queste avrete risposta, perché hanno riguardato non solo il sottoscritto, ma anche l'intero Consiglio.

Ringrazio tutti per l'attenzione.

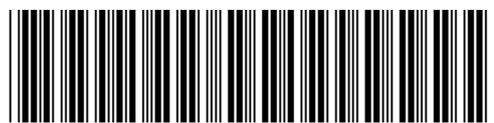
PRESIDENTE. Ministro, la ringrazio per l'assoluta disponibilità che ha fornito alla Commissione.

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 11.**

---

*Licenziato per la stampa  
il 17 dicembre 2018*



\*18STC0028000\*