

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

9.

SEDUTA DI MARTEDÌ 22 OTTOBRE 2019

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALESSANDRO MANUEL BENVENUTO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Benvenuto Alessandro Manuel, <i>Presidente</i>	3	De Micheli Paola, <i>Ministra delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 22
Audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, on. Paola De Micheli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, limitatamente alle parti di competenza della Commissione (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Del Basso De Caro Umberto (PD)	18
Benvenuto Alessandro Manuel, <i>Presidente</i> .	3, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 26	Fregolent Silvia (IV)	10
Braga Chiara (PD)	15, 19	Federico Antonio (M5S)	13
Butti Alessio (FdI)	19	Gagliardi Manuela (MISTO-C10VM)	9
Cortelazzo Piergiorgio (FI)	21	Labriola Vincenza (FI)	17
		Lucchini Elena (Lega)	11, 12
		Mazzetti Erica (FI)	8
		Rospi Gianluca (M5S)	20
		Trancassini Paolo (FdI)	14
		Valbusa Vania (Lega)	20

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Partito Democratico: PD; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Cambiamo !-10 Volte Meglio: Misto-C10VM; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Noi con l'Italia-USEI: Misto-NcI-USEI; Misto-+Europa-Centro Democratico: Misto-+E-CD; Misto-MAIE - Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ALESSANDRO MANUEL BENVENUTO

La seduta comincia alle 12.10.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. La seduta è aperta. Avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web tv*.

Audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, on. Paola De Micheli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, limitatamente alle parti di competenza della Commissione (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del Regolamento, della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, on. Paola De Micheli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, limitatamente alle parti di competenza della Commissione,

Ricordo che – come convenuto nella riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi – dopo l'intervento introduttivo del Ministro potrà intervenire un deputato per ciascun gruppo e, al termine di tali interventi, i restanti deputati che ne facciano richiesta compatibilmente con i tempi disponibili per consentire la replica della Ministra.

Nel ringraziare la Ministra per la sua partecipazione ai lavori della Commissione le cedo la parola per lo svolgimento della relazione, ricordando che alla fine dell'au-

dizione della Ministra è convocato il Comitato dei 9 sul provvedimento « Salvamare ». Prego, Ministra.

PAOLA DE MICHELI, *Ministra delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, presidente, grazie a tutti i colleghi che rivedo con piacere, e scusate il leggero ritardo.

In coerenza con le linee programmatiche del Governo e con il *green new deal* europeo questo Ministero persegue una nuova strategia di crescita fondata sulla sostenibilità ambientale, economica e sociale; ambientale, in quanto finalizzata alla riduzione delle emissioni inquinanti e degli altri impatti sul territorio e sull'ambiente; economica, come sostegno alla produttività delle imprese alla crescita del Paese; sociale, a garanzia dell'equa accessibilità ai mercati di produzione e di consumo, con particolare attenzione al Mezzogiorno e alle categorie disagiate.

L'obiettivo è quello di favorire lo sviluppo e il consolidamento di un sistema infrastrutturale moderno ed integrato e di garantire il diritto alla mobilità, garantendo efficacia, efficienza e qualità degli spostamenti. La crescita infrastrutturale deve avvenire nell'ambito di un approccio sistemico all'intero mondo della mobilità, della logistica e del territorio, perseguendo il soddisfacimento della domanda e la sostenibilità nella gestione delle infrastrutture; appunto una piena sostenibilità ambientale, economica e sociale.

Le strategie definite saranno coerenti con le evoluzioni in atto del contesto europeo internazionale. Gli obiettivi strategici fino al 2030 saranno definiti con il Piano generale dei trasporti e della logistica, che svilupperà e aggiornerà l'analisi dei fabbisogni, per poi procedere con la programmazione degli interventi infrastrutturali prioritari per soddisfare la domanda di

mobilità attraverso l’emanazione del primo documento di pianificazione pluriennale del Ministero, strumento più agile e flessibile rispetto a quanto previsto dalle disposizioni normative precedenti.

Il Ministero intende promuovere, in particolare, lo sviluppo di una mobilità sostenibile in ambito urbano e metropolitano. Di concerto con le regioni e gli enti locali, il Ministero provvederà dunque ad incentivare l’interoperabilità e l’utilizzo di modalità di trazione a basso impatto ambientale, potenziando i sistemi su ferro locali, anche attraverso il miglioramento della sicurezza delle ex ferrovie concesse, azioni che permetteranno di ridurre la congestione e l’inquinamento in termini di emissioni atmosferiche, rumori e vibrazioni.

Per il conseguimento di questi obiettivi è necessario incrementare le risorse per le nuove infrastrutture di trasporto rapido di massa, per le quali, già nelle prossime settimane, il Ministero procederà all’assegnazione di oltre 3 miliardi di euro per il completamento di linee metropolitane, la realizzazione di nuove linee tramviarie e filoviarie in tutto il Paese.

In relazione al riparto per il 2020 del nuovo Fondo investimenti sono stati richiesti oltre 2 miliardi aggiuntivi, di cui 750 milioni nel primo triennio a fronte di interventi in fase molto avanzata di progettazione.

È inoltre necessario cogliere tempestivamente la sfida dell’innovazione e governare efficacemente la trasformazione del settore. Le innovazioni tecnologiche avranno nel prossimo futuro un altissimo impatto sulla mobilità in campo infrastrutturale; questo si traduce nell’incentivazione dell’uso delle nuove tecnologie per vari aspetti, quali lo sviluppo delle piattaforme di osservazione-previsione del traffico che creino una sinergia tra infrastrutture digitali e veicoli di nuova generazione, il processo di applicazione di sistemi di monitoraggio capaci di analizzare lo stato di conservazione delle opere infrastrutturali in modo continuativo.

Le nuove tecnologie, infatti, costituiscono un investimento imprescindibile anche per quanto attiene alla necessità di

conservare e valorizzare le infrastrutture già esistenti, al fine di garantire al massimo la sicurezza e l’utilizzo efficiente.

Ulteriore slancio alle priorità nazionali può venire dall’accesso ai finanziamenti europei, massimizzando le opportunità che si renderanno disponibili nell’ambito del periodo di programmazione 2021-2027 e procedendo all’ulteriore sviluppo delle reti di trasporto transeuropee TEN-T, con *focus* su progetti transfrontalieri ad alto valore aggiunto e su progetti in corso di realizzazione lungo le direttrici prioritarie di sviluppo della rete nazionale, con particolare attenzione a quelle del Mezzogiorno, quali gli itinerari Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo.

In considerazione della necessità di promuovere azioni intersettoriali, che consentano interventi in ambiti quali la mobilità connessa e automatizzata o a favore dell’adozione di carburanti alternativi, sarà anche data attuazione al programma Connecting Europe Facility, il CEF, sostenendone con ogni sforzo l’incremento della dotazione finanziaria.

Nell’ottica di incoraggiare la valorizzazione territoriale sarà potenziata l’integrazione tra i sistemi di trasporto pubblico locale e quelli di lunga percorrenza, facendo perno oltre che sui sistemi di trasporto rapido di massa e su quelli tradizionali, anche sulla mobilità ciclopedonale. Il Ministero si sta impegnando, infatti, a promuovere i percorsi del turismo, anche attraverso l’implementazione e lo sviluppo del sistema nazionale delle ciclovie per contribuire alla valorizzazione del nostro patrimonio naturale, storico, artistico e culturale.

Sarà posta grande attenzione a livello nazionale, così come nella nostra azione presso le istituzioni comunitarie, anche alla mobilità delle merci attraverso l’implementazione di un nuovo modello di logistica attento alle esigenze di maggiore sostenibilità ambientale, ma capace di dare risposta ai cambiamenti determinati dalle dinamiche globali e dal radicale mutamento delle abitudini di consumo, con l’obiettivo di fornire un reale supporto all’industria manifatturiera.

Tale nuovo modello dovrà tenere in considerazione l'innovazione tecnologica che sottende l'intero commercio globale, con uno sforzo di *governance* dei flussi non solo attraverso le grandi infrastrutture materiali e nodali del Paese, ma anche e soprattutto all'interno delle città.

Un trasporto aereo efficiente in un Paese moderno è fondamentale per l'intera economia. Le previsioni di Cassa Depositi e Prestiti stimano che una crescita del 10 per cento dell'offerta intercontinentale possa determinare un aumento di investimenti esteri pari al 4,7 per cento. Disporre pertanto di strutture infrastrutturali adeguate nel settore aeroportuale risulta indispensabile per capitalizzare le enormi potenzialità offerte dal mercato, soddisfare un flusso di passeggeri in costante aumento e soprattutto realizzare trasporti cargo attrattivi.

Con questi obiettivi si procederà all'aggiornamento del Piano nazionale degli aeroporti, garantendo una forte integrazione fra gli aeroporti e i loro territori, in una logica intermodale tenendo in ogni caso conto dei vincoli internazionali relativi alla riduzione delle emissioni in atmosfera di gas serra.

È poi opportuno potenziare il concetto di continuità territoriale al fine di sviluppare le necessarie interconnessioni, di ultimo miglio, con le altre modalità di trasporto, proprio al fine di migliorare la connettività del Paese.

Il Ministero darà piena attuazione alla riforma delle Autorità di sistema portuale, valorizzando il ruolo della Conferenza dei Presidenti — che ho convocato ieri per la prima volta per le funzioni di coordinamento — al fine di rafforzare le sinergie dello sviluppo imprenditoriale ed economico del settore.

In campo infrastrutturale sarà dato un forte impulso agli interventi infrastrutturali per migliorare la sostenibilità ambientale dei porti con azioni qualificate come l'elettrificazione delle banchine e il Piano porti verdi.

Sarà dato un nuovo importante impulso agli investimenti pubblici, la nuova strategia coinvolgerà sia gli investimenti direttamente gestiti dal Ministero, sia quelli at-

tuati dalle società pubbliche tramite i contratti di programma, gli obiettivi principali saranno la valorizzazione dell'esistente e la realizzazione di infrastrutture nuove, integrate e sostenibili che mettano al centro la protezione dell'ambiente, della biodiversità, il crescente ricorso alle fonti energetiche alternative e lo sviluppo tecnologico e l'innovazione.

Già con il Fondo investimenti del 2019, recentemente acquisito nelle disponibilità del Ministero per un valore totale di 15,94 miliardi di euro — recentemente nel senso proprio che è successo questa settimana — sarà data rapidissima attuazione ad alcuni interventi strategici quali la messa in sicurezza ed il rifacimento della via Salaria, a seguito dei danneggiamenti provocati dal sisma, con un finanziamento pari a 216 milioni.

Inoltre il piano straordinario di manutenzione delle strade provinciali è rifinanziato con 475 milioni, l'ammodernamento e la messa in sicurezza delle ferrovie regionali con 732 milioni di euro, c'è il rifinanziamento di 430 milioni del Fondo per l'eliminazione delle barriere architettoniche e il recupero di 30 milioni per il Fondo di progettazione delle opere prioritarie.

I rifinanziamenti più consistenti del Fondo investimenti per il 2019 risultano essere in linea con le strategie ministeriali: quello per il contratto di programma RFI 2017-2021 pari a 7,2 miliardi di euro e quello di 2,6 miliardi di euro destinato al programma ponti, viadotti e gallerie, contenuto nel contratto di programma Anas 2016-2020.

È intendimento di questo Ministero rinnovare prima di tutto la funzionalità e la sicurezza del patrimonio immobiliare pubblico e privato e valorizzare ulteriormente le infrastrutture esistenti sul territorio nazionale, per assicurare livelli ottimali di mobilità senza ulteriore inutile utilizzo del suolo. Si attribuisce, quindi, massima priorità alle manutenzioni ordinarie e straordinarie continuative, di cui c'è un bisogno enorme a tutti i livelli e a rafforzare il sistema della vigilanza attraverso un puntuale monitoraggio delle infrastrutture.

Per perseguire tale obiettivo, nell'aggiornamento del contratto di programma 2016-2020 con Anas, sono stati previsti investimenti per circa 29,5 miliardi di euro nell'arco del prossimo decennio, di cui 15,9 sono stati destinati alla manutenzione programmata della rete viaria esistente.

La rete stradale nazionale sarà migliorata anche al fine di completarne le maglie principali, con l'obiettivo di garantire una maggiore funzionalità adeguando la capacità stradale - laddove è necessario - all'aumento del traffico veicolare, ma garantendo allo stesso tempo anche le connessioni con le aree interne, che, come sapete, a me stanno particolarmente a cuore.

La stessa società Anas sarà soggetta a valutazione della *performance* organizzativa e funzionale dei servizi con particolare riferimento ai servizi resi agli utenti.

Il Ministero intende inoltre continuare a realizzare gli interventi necessari a garantire la viabilità nelle aree interne colpite dal terremoto 2016, la loro accessibilità, con i relativi collegamenti alla rete nazionale, anche al fine di garantire la ripresa economica delle stesse zone e supportando questi interventi con politiche mirate alla messa in sicurezza delle aree vulnerabili e sismiche, anche attraverso interventi mirati di contrasto al dissesto idrogeologico, che costituiscono la sola e vera possibilità di prevenzione delle calamità naturali.

Con l'ultimo rifinanziamento del contratto di programma RFI 2017-2021, le nuove risorse per investimenti ferroviari salgono a 15,2 miliardi di euro, destinati sia alla valorizzazione delle reti esistenti con importanti azioni di potenziamento tecnologico, sviluppati anche a livello dei nodi urbani, sia all'*upgrade* delle direttrici principali nazionali, ai collegamenti di ultimo miglio con porti e aeroporti, che diventano fondamentali per la strategia di mobilità della nazione, alla realizzazione di nuove linee ad alta capacità soprattutto al Sud, che ne è ancora totalmente sprovvisto.

Ad un livello più generale, sarà lanciato un piano straordinario di investimenti infrastrutturali per incentivare la crescita del lavoro al Sud, promuovendo l'adozione e il coordinamento di vari strumenti di inter-

venti quali i contratti istituzionali di sviluppo, le zone economiche speciali, i contratti di rete, con l'obiettivo fondamentale di accelerare la realizzazione di progetti strategici tra loro funzionalmente connessi e di valorizzare i territori con un rinnovato coinvolgimento delle regioni e degli enti locali.

In quest'ottica saranno sviluppate le azioni contenute nel Programma operativo nazionale infrastrutture e reti 2014-2020, cofinanziato con le risorse FESR destinate allo sviluppo delle infrastrutture di trasporto nelle regioni del Sud. È impegno del Governo accelerare e monitorare l'attuazione delle recenti delibere CIPE derivanti dall'utilizzo del Fondo di sviluppo e coesione che prevede l'80 per cento dei fondi destinati al Sud; al tempo stesso sarà garantita un'assegnazione almeno pari al 34 per cento alle Regioni del Mezzogiorno, nell'ambito degli strumenti ordinari di finanziamenti in conto capitale. In particolare, il contratto di programma RFI 2017-2021, con l'aggiornamento del 2019, destina alle regioni del Sud il 44 per cento delle risorse libere, oltre a quelle vincolate dal PON, per un ammontare complessivo di quasi 8 miliardi, pari al 51 per cento del totale. Nel contratto di programma Anas 2016-2020 il 52 per cento riguarda le regioni del Sud e le isole.

Verranno messe in campo tutte le iniziative necessarie per garantire appalti pubblici sostenibili e trasparenti e con tempi certi, introducendo - nel rispetto delle direttive comunitarie - strumenti di flessibilità che consentano celerità delle procedure e semplificazione dei processi autorizzativi, soprattutto evitando la duplicazione che è ancora presente nelle nostre procedure.

Al contempo occorre assicurare un quadro giuridico di riferimento certo, superando gli elementi di criticità che hanno determinato ritardi nella realizzazione di molti interventi. Regole certe e di facile attuazione costituiscono i criteri che stanno ispirando la redazione del nuovo regolamento di attuazione del Codice dei contratti pubblici, che consentirà di ridurre i tempi di attuazione delle opere programmate, garantendo più sicurezza ai lavora-

tori e nei luoghi di lavoro e prevedendo, in ogni fase del procedimento, il controllo dal pericolo di infiltrazioni da parte della criminalità organizzata.

Nella convinzione che le buone infrastrutture nascano da una buona progettazione, sono state incrementate le risorse del Fondo per la progettazione di fattibilità degli interventi prioritari per il Paese e del Fondo per la progettazione degli enti locali.

Le risorse del Fondo per la progettazione degli interventi prioritari sono pari a 110 milioni di euro e sono state destinate, in sede di prima applicazione, al finanziamento dei progetti presentati dai comuni sopra i 100.000 abitanti, dalle città metropolitane e dalle Autorità di sistema portuale. Nell'ambito dello stesso Fondo saranno finanziati anche i piani urbani per la mobilità sostenibile per le città che ne sono prive.

Per quanto riguarda il Fondo destinato alla progettazione degli enti locali, per il solo 2019 sono pervenuti 186 progetti ammissibili al finanziamento presentati dalle province e dalle città metropolitane, a valere su uno stanziamento di 34.825.000 euro per gli esercizi 2018 e 2019; relativamente ai comuni sono pervenuti 1.143 progetti ammissibili a finanziamento nel triennio 2018-2020, a valere su uno stanziamento complessivo di 37.312.000 euro.

È inoltre nostro intendimento adeguare il Testo Unico dell'edilizia, il DPR 380 del 2001, alle attuali esigenze del patrimonio immobiliare e all'obiettivo di ridurre il consumo di ulteriore suolo attraverso interventi di recupero e di riqualificazione urbana. In questa prospettiva assume, altresì, carattere prioritario la valutazione, da fare insieme alle regioni e agli enti locali, del quadro normativo del governo del territorio, nel rispetto delle competenze previste dal Titolo V.

L'integrazione delle nuove infrastrutture con il territorio antropizzato passa, infatti, attraverso la rigenerazione delle città con l'obiettivo di aumentare la sicurezza e il contenimento energetico del patrimonio edilizio.

In considerazione della funzione sociale della casa, quale misura prima di contrasto

alla disuguaglianza nonché di sostegno al *welfare*, una priorità politica è la realizzazione di un programma di rinascita urbana per la qualità dell'abitare, volto alla ristrutturazione del patrimonio abitativo pubblico esistente, al riutilizzo delle strutture pubbliche dismesse, alla rigenerazione urbana, alla realizzazione di opere finalizzate all'eliminazione di barriere architettoniche, intervenendo anche a sostegno delle categorie sociali più svantaggiate nell'accesso all'abitazione. Per il complesso delle politiche abitative è previsto un Fondo di un miliardo di euro.

Sarà accelerata la realizzazione di immobili destinati allo svolgimento dei compiti istituzionali di prevenzione e di repressione dei reati da parte delle forze dell'ordine, al fine di garantire la sicurezza pubblica dei cittadini.

Abbiamo in corso e abbiamo accelerato la realizzazione del Piano caserme, soprattutto nelle regioni del Sud.

Il Ministero intende contrastare incisivamente il fenomeno dell'abusivismo edilizio, incentivando l'utilizzo dell'apposita banca dati nazionale, e al tempo stesso porre in essere ogni utile attività di supporto e di collaborazione, anche tramite accordi tra le amministrazioni centrali territoriali a favore degli enti locali.

È intenzione del Ministero incrementare e razionalizzare le risorse già stanziare per gli interventi infrastrutturali per i piccoli comuni fino a 5.000 abitanti, per importi fino a 300.000 euro di immediata cantierabilità, assicurando priorità ad ulteriori interventi quali manutenzione delle strade, sicurezza alla viabilità, illuminazione pubblica, abbattimento delle barriere architettoniche e accessibilità ai luoghi di interesse storico e culturale.

Fondamentale sarà la promozione a tutti i livelli di una cultura della valutazione, che coinvolga gli investimenti pubblici nella fase *ex ante* ed *ex post*, al fine di operare scelte che siano il più possibile rispondenti alle esigenze dei territori, sostenibili sul piano economico e sociale.

Il Ministero è impegnato inoltre nell'attuazione del Piano nazionale degli interventi del settore idrico, ai fini della pro-

grammazione e realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche. A tal fine, il Fondo investimenti sarà ulteriormente integrato con risorse previste dalla legge di bilancio per il 2020, da destinare prioritariamente allo sviluppo della rete ferroviaria e alla valorizzazione e manutenzione di quella stradale, al rinnovo del parco rotabile su gomma, agli interventi per il trasporto rapido di massa nelle aree urbane nonché a quelli necessari per la realizzazione del programma per le Olimpiadi invernali 2026.

Lo sviluppo sostenibile del sistema infrastrutturale del Paese richiede un forte investimento sulle competenze, in questo senso il Ministero è impegnato a rafforzare le competenze amministrative del proprio personale mediante i nuovi reclutamenti e la collaborazione scientifica con università e centri di ricerca nazionale ed internazionale.

Inoltre, al fine di potenziare i controlli di regolarità amministrativa e contabile e il controllo di gestione, con il decreto-legge n. 104 del 2019, è stata istituita e sarà tempestivamente attivata la struttura tecnica per il controllo interno del Ministero delle infrastrutture e trasporti; tale struttura tecnica svolgerà verifiche e *audit* interno, anche a campione, sulla base di parametri definiti in accordo con il responsabile per la prevenzione della corruzione e la trasparenza, con l'organismo indipendente di valutazione al fine di accrescere l'efficacia, l'efficienza e l'economicità dell'azione del Ministero.

Il resto credo di doverlo lasciare alle domande perché mi sono dilungata, scusate.

PRESIDENTE. Ringrazio la Ministra. Do quindi la parola ai deputati che si sono iscritti a parlare. Do la parola all'onorevole Mazzetti, del gruppo di Forza Italia.

ERICA MAZZETTI. Grazie presidente. Grazie Ministra per la sua presenza qui e per quanto da lei espresso. È stato impor-

tante avere *in primis* questo elenco delle attività che verranno svolte nel suo Ministero. Io credo che sia un programma molto ambizioso da parte sua, credo che rimanga molto sulla carta perché sarebbe impossibile fare tutto questo, ma se viene fatto ben venga.

Ci sono tante cose che ci trovano d'accordo, ma molte altre no. Vi riassumo alcune cose di interesse che abbiamo seguito su questo settore. Codice appalti: lei giustamente parlava dello sblocca cantieri, che prevede che entro 180 giorni sia definito il regolamento attuativo del Codice. Sono passati questi 6 mesi, cioè i 180 giorni previsti, perché la pubblicazione del decreto è di aprile 2019, e ad oggi non abbiamo niente per quanto riguarda la definizione del regolamento, per cui chiedo che venga velocizzato il più possibile questo procedimento.

Non ci ha detto nello specifico quali sono le opere prioritarie e credo che invece sia fondamentale saperlo, come non ci ha detto quali sono le modalità per incardinare i commissari, quei commissari che noi abbiamo molto criticato e rispetto ai quali oggi non si sa nulla di certo, per cui anche questo è fondamentale averlo.

Ancora, parlando proprio con le categorie economiche, ANCE e gli imprenditori di questi settori, ci sono tante lacune, fra cui alcune fondamentali che serve colmare per la continuità delle imprese. Mi riferisco per esempio alla rotazione, che non sempre viene gestita dai comuni e dalla regione in modo concreto ed efficace, dal momento che non danno priorità alle imprese locali, e questo crea dei problemi sia nella gestione, ma anche nei tempi e nell'impatto ambientale, perché magari al Nord d'Italia vengono vinte gare da persone che sono dell'Italia del Sud e i trasporti, il materiale e tutto è un problema.

Questi sono i temi più rilevanti per quanto riguarda il Codice degli appalti, fermo restando che ci sono 600 opere pubbliche bloccate, fra piccole e grandi, e non è roba da poco, quando poi non capiamo come mai l'Anas ha speso, nei primi 8 mesi del 2019, solo 250 milioni su 35 miliardi. Questa è una cosa grave, perché ci deve

dire come mai Anas non ha ancora speso le risorse assegnate e come intenderà spendere nel 2019 questi soldi, visto che ci sono tantissime opere bloccate, che l'Italia ha bisogno di infrastrutture non solo per la mobilità, ma per tanti settori, e mi viene in mente per esempio anche la necessità di impiantistica per i rifiuti. Questo è un tema.

Un altro tema che abbiamo molto discusso e rispetto al quale abbiamo molto partecipato, come gruppo di Forza Italia, è il tema dell'edilizia, della casa e dell'immobile. Mi fa molto piacere aver ascoltato in prima battuta dalla Ministra a Porta a Porta qualche sera fa il Piano casa e il Piano per il riutilizzo delle città. Noi siamo molto favorevoli, visto che Forza Italia in questa legislatura ha presentato tre proposte di legge, di cui una a firma della sottoscritta, una della collega Fiorini e una del collega Rotondi, che insistono tutte su questo tema, per cui chiedo alla Ministra che prenda visione al più presto di queste proposte di legge, perché ci sono tante cose che forse sono condivisibili, tante cose che vogliamo suggerire.

Crediamo, infatti, visto che chi le ha proposte viene da questo settore, per cui conosce bene le azioni da farsi, che non ci possiamo limitare soltanto all'edilizia pubblica, ma dobbiamo anche veramente dare un segnale forte, uno sblocco forte all'edilizia privata. Visto che lei giustamente diceva che va modificato il Testo unico dell'edilizia, io credo che bisogni andare in una direzione di semplificazione, una semplificazione forte che raggruppi tutti gli enti. Io vengo da quel mondo, faccio la libera professione e le dico che per presentare un permesso a costruire, per avere una risposta e avere in mano il permesso ci vogliono anche cinque anni e con la crisi che c'è adesso non è possibile. Questo non accade per colpa di un ufficio specifico, ma per colpa della troppa burocrazia, nel senso che ci sono troppi uffici che devono dare il nullaosta e questo non è più possibile.

Per questo noi proponiamo, come è scritto nella mia proposta di legge, un Codice unico dell'edilizia, dove riunire tutte le norme, visto che poi negli ultimi 10 anni

come lei, Ministra, saprà bene, sono fallite in Italia 120.000 imprese - un numero spaventoso - piccole, medie e grandi imprese che hanno contribuito ad avvicinare il *default* dell'Italia, e questo non è possibile, perché legato a questo tema ci sono tante altre cose.

Per quanto riguarda le infrastrutture, due appunti e poi mi fermo, soprattutto legati alla mia regione. Lei è stata proprio qualche giorno fa a Firenze, dove ha fatto un sopralluogo sia al cantiere della stazione Foster di Firenze - rispetto alla quale io lo scorso anno ho fatto un'interrogazione al Ministro, le cui risposte sono state molto mediocri e i risultati sono stati pari a zero - per cui chiedo a lei come intenda velocizzare gli interventi, visto che non interessa solo la città di Firenze o la Toscana, ma tutta Italia, perché l'alta velocità passa da lì. Purtroppo abbiamo la stazione centrale che è un problema sia per la mobilità interna che per raggiungerla, per cui vorrei sapere da lei quali sono le priorità per poter riavviare il cantiere e ripartire in questo.

Poi diceva del piano aeroporti. Lei sa benissimo che da tanti anni a Firenze si discute sull'ampliamento o non ampliamento della pista dell'aeroporto di Firenze, ci sono tante voci a favore e tante contro, e ultimamente si è espresso il Consiglio di Stato. Allora chiedo a lei le sue intenzioni, se sono quelle di ampliare l'aeroporto di Firenze oppure, come molti credono, quelle di aumentare invece e potenziare in modo concreto i collegamenti sia ferroviari che stradali verso l'aeroporto di Pisa e potenziare quello. Grazie.

PRESIDENTE. Passiamo all'intervento dell'onorevole Gagliardi, Gruppo Misto « Cambiamo 10 volte meglio », prego.

MANUELA GAGLIARDI. Grazie presidente. Cercherò di essere breve perché mi pare che il tempo sia veramente limitato. Dunque, anche io ho ascoltato con attenzione la relazione della Ministra De Micheli, che ringrazio, però purtroppo non mi pare di aver ascoltato le parole che invece quasi tutti speravamo di ascoltare, che più

che altro sperava di ascoltare il Paese, ossia quelle relative alle grandi opere.

Mi pare che in questa relazione non se ne faccia cenno. È un tema sentito, è un tema dibattuto, è un tema che si ritiene possa rilanciare anche una parte della nostra economia, quindi rimango un po' perplessa dal fatto che non se ne parli.

Ho sentito tanti numeri, ho sentito tanti buoni propositi sulla parte ambientale che poi ovviamente è una delle due deleghe fondamentali di questa Commissione, però questa Commissione è anche opere pubbliche, quindi, signora Ministra, mi aspettavo in qualche modo che ci fosse una maggiore attenzione anche e soprattutto alle grandi opere e alle grandi infrastrutture.

Quando lei parla di porti — io spero di aver capito bene, ha parlato della sostenibilità, dei porti verdi, ha parlato dell'ultimo miglio e di porti e aeroporti — in realtà però chi vive le realtà portuali — io vengo dalla Liguria — le posso garantire che in realtà quello che serve oggi ai porti sono grandi infrastrutture che permettano i collegamenti con l'Europa. Ora io naturalmente le parlo nello specifico di Genova, quindi attraverso la Gronda per la direttrice del Nord, sia per quanto riguarda il porto di La Spezia per la direttrice del Brennero e quindi per la pontremolese. Parliamo di due infrastrutture molto importanti, di cui una in particolare è la Gronda che, come ho già avuto modo insomma di anticiparle in altre interrogazioni, è un'infrastruttura anche già finanziata con un progetto esecutivo; la pontremolese rientrava tra le opere che sono state dichiarate in passato di importanza prioritaria, c'è un elenco di queste opere come lei ben saprà, però in questo momento non mi pare che ci siano elementi per farci ritenere che l'avvicendamento in questo Ministero con l'insediamento da parte sua in qualche modo abbia sbloccato quella situazione che invece evidentemente si era venuta a creare con un Ministro che sembrava che fosse quasi un po' contrario alle infrastrutture, alle grandi infrastrutture.

Analogamente, se mi permette, metterei un po' in dubbio questa volontà di voler monitorare le infrastrutture perché esiste

già, l'abbiamo introdotta con il decreto-legge Genova, attraverso un'agenzia, l'Ansfisa, che avrebbe dovuto effettuare quest'attività e che invece in realtà ad oggi è ancora al palo. Doveva essere istituita il 1° gennaio del 2019 e ad oggi non se ne ha ancora notizia, così come non si ha notizia dell'Osservatorio, che non è in alcun modo operativo. I dati non sono stati incrociati, il Ministro Toninelli aveva chiesto agli enti territoriali di inviare entro 15 giorni il monitoraggio delle infrastrutture, gli enti non l'hanno fatto e il Ministero è rimasto fermo.

Poi riguardo al Piano caserme, ha detto «in particolare al Sud». Ripeto, ora non vorrei sembrare troppo legata ad un territorio, però io vengo da una città dove la Marina Militare ha abbandonato caserme grandi e importanti e che oggi sono anche quelle ancora in una situazione, pare, di incertezza, perché nonostante siano stati firmati dei protocolli e degli atti, poi però nulla è stato realizzato, quindi magari non guardiamo soltanto al Sud, guardiamo anche ad altre situazioni perché le caserme non sono state abbandonate soltanto nel Sud.

E poi un'ultima considerazione: la collega Mazzetti ricordava che Anas non ha ancora praticamente speso niente del *budget* 2019. Ecco, magari su questo possiamo fare un *focus* a breve? Perché ci risulta appunto che le difficoltà provengano in particolar modo proprio dal Ministero che continua a non sbloccare le opere che Anas dovrebbe realizzare. Grazie.

PRESIDENTE. Alterniamo coi colleghi di maggioranza, Do la parola all'onorevole Fregolent, del gruppo di Italia Viva.

SILVIA FREGOLENT. Grazie presidente. Un ringraziamento particolare alla Ministra.

Farò dei bravi *flash*, così non facciamo la controrelazione e lei ci può rispondere. Infrastrutture: ovviamente io sono molto favorevole, ho sentito del potenziamento delle reti TEN-T e quindi le chiedo da torinese, da piemontese a che punto sono i bandi per l'alta velocità, sottoponendole, in

particolare, una problematica che a me sta a cuore: fra poco il traforo del Montebianco verrà chiuso per lavori e gran parte di quei mezzi pesanti si riverseranno nel traforo del Fréjus. Se non vogliamo che Bardonecchia, che è una città turistica, diventi un parcheggio per i Tir, l'alta velocità deve partire, deve concludersi in tempi certi. Quindi volevo sapere da lei, appunto, l'andamento dei lavori, posto che in Francia hanno completato una parte del lotto di loro competenza, come fanno i francesi, invitando gli italiani, con la presenza dello Stato, delle regioni e delle province. Io sogno un giorno in cui tutto questo avvenga anche da noi.

Secondo elemento, i porti. Benissimo, sono molto felice di sentirglielo dire, perché l'Italia è un porto naturale nel Mediterraneo. Vedere le tratte potenziate da Rotterdam dove arrivano le merci dai Paesi asiatici è uno schiaffo, soprattutto – visto che lei ha molto insistito, e mi rivolgo anche alla collega, e ha citato molto il Sud – in un Mezzogiorno che ha bisogno di lavoro. Ovviamente i porti che ci sono e che funzionano devono essere ammodernati. Tutti noi parliamo sempre delle grandi navi in senso dispregiativo perché abbiamo paura di quel che fanno all'ambiente, ma le grandi navi si stanno attrezzando per diventare ecosostenibili. Ad esempio, in un porto come Civitavecchia, ci sono pochissime colonnine di ricarica elettrica e parliamo di Civitavecchia che è un porto all'avanguardia. Non citiamo cosa avviene in altre parti di Italia e tutto ciò in un contesto dove il collegamento tra porto e città varie è sempre molto complicato. Quindi ben vengano questi investimenti, se vuole specificarceli meglio gliene sarei grata.

Ultimo punto, così poi lascio la parola ai colleghi. Lei ha parlato giustamente di un ambizioso Piano casa. Io penso – visto che anche lei viene da un territorio importante come quello emiliano, dove il *welfare* è non una parola che si usa in campagna elettorale, ma è una cosa che si fa e si sostiene – che lei sappia benissimo l'emergenza casa cosa abbia significato in questi anni, soprattutto per le giovani generazioni o per le persone incapaci di sostenere economi-

camente degli affitti. Da lì, ahimè, la guerra tra poveri quando ci sono piani in cui si prevede anche l'inserimento di stranieri, perché se ci fossero più case per tutti questa lotta non avverrebbe, ma, visto che ci sono poche case, questo è un detonatore che di solito fa scattare la molla della protesta.

Le chiedo di specificare meglio questo Piano, soprattutto se avete previsto la declinazione, insieme al Ministro Costa, di una riqualificazione di intere aree dismesse industriali. Come lei sa, io vengo da Torino; ci sono intere aree che sarebbe bellissimo riqualificare in questo modo, ma finché costruire su un terreno vergine costerà di meno che riqualificare si preferirà sempre consumare, ahimè, suolo non costruito. Questa secondo me è il grande ostacolo al *green new deal*.

Ultima chiosa è sulla cedolare secca. Io so che lei starà prendendo sicuramente in considerazione anche questo argomento, so che Confedilizia è uscita pubblicamente chiedendo che non venisse aumentata la cedolare secca per gli affitti calmierati, che tra l'altro definimmo noi nel 2014, quindi io non le chiedo un impegno, perché non mi sembrerebbe corretto, ma sollecito quello che già Confedilizia le avrà sicuramente posto direttamente sapendo di una sua sensibilità, grazie.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Lucchini, del Gruppo Lega.

ELENA LUCCHINI. Ringrazio innanzitutto la Ministra per essere venuta qua in Commissione a relazionarci sulle linee programmatiche che intende portare avanti. Auspico, mi auguro che venga con una certa regolarità a trovarci in Commissione, a differenza di quanto ha fatto il suo predecessore.

Detto questo, faccio solo tre domande, così almeno mi limito anche nei tempi. La prima domanda è in riferimento al Fondo da 250 milioni, ovvero i 50 milioni dal 2019 al 2023 per la messa in sicurezza e la realizzazione di nuovi ponti sul bacino del Po. La legge di bilancio, articolo 1, comma 891, prevede che venga stilata una gradua-

toria, sulla base di alcune priorità. La graduatoria è stata fatta, sono state raccolte le segnalazioni pervenute dalle province, pervenute dalle regioni, quindi la graduatoria è stata fatta, chiaramente, sulla base di criteri e di dati che sono stati concordati in Conferenza tra lo Stato, il Ministero delle infrastrutture, le province e le regioni. In questa graduatoria, che prevede 258 interventi verrebbero finanziati, dal momento che comunque il fondo non ha stanziamenti così elevati, parliamo solo di 250 milioni, verrebbero finanziati dicevo solo i primi 34 interventi. Di questi 34 interventi, 32 sono di manutenzione ordinaria e 2 sono realizzazioni di due nuovi ponti importanti e fondamentali per due territori e due regioni. Parlo della realizzazione del nuovo Ponte della Becca, che era all'ottavo posto di questa graduatoria, per un importo di 72 milioni di euro circa da finanziare, e del Ponte di Casalmaggiore, che si situava al quinto posto.

Gli accordi presi dal Governo precedente, quindi quando c'era la Lega, erano quelli appunto di portare avanti questa graduatoria, quindi di finanziare *in toto* la realizzazione di questi due nuovi ponti. Scopro, nell'interrogazione che ho posto circa una decina di giorni fa al suo Ministero, che è cambiata completamente la situazione. Ho fatto quest'interrogazione, mi ha risposto il Viceministro Cancellieri, che mi ha sostanzialmente comunicato che non verranno finanziati più la realizzazione dell'intero progetto e la realizzazione dei nuovi ponti, bensì solo ed esclusivamente il progetto di fattibilità tecnica ed economica, quindi neppure tutto l'intero progetto, ma sostanzialmente solo un pezzettino del progetto. Allora, per l'amor del cielo, capisco che ci possa essere un cambio di rotta da un Governo all'altro e capisco anche il fatto che, siccome stiamo parlando di due strade provinciali che passeranno ad Anas... Mi devo interrompere presidente?

PRESIDENTE. Prego, prego onorevole, continui.

ELENA LUCCHINI. Capisco che nel cambio da un Governo all'altro siano magari

cambiati i punti di vista e - dal momento che stiamo parlando di strade provinciali che passeranno sotto l'egida di Anas in un'ottica futura - c'è anche il pensiero di finanziare *in toto* questi due ponti, di prevedere la realizzazione dei nuovi ponti nel prossimo contratto di programma, ma stiamo parlando del prossimo contratto di programma che sarà nel 2021! Quindi deduco che, nel momento in cui verrà terminato e ultimato il progetto di fattibilità tecnica ed economica, praticamente seguirà un blocco, passeranno mesi prima che vengano investite nuove risorse per la realizzazione, passeranno mesi prima di poter proseguire nella progettazione e quindi poi essenzialmente mettere la prima mattonella e procedere alla realizzazione dei due nuovi ponti.

Inoltre devo evidenziare anche una pecca nell'attuazione di questo comma della legge di bilancio, in quanto si parla sia di messa in sicurezza, sia di realizzazione di nuovi ponti. Qui sostanzialmente non viene destinato neanche un euro alla realizzazione di nessun nuovo tipo di ponte, ma solo ed esclusivamente alla messa in sicurezza, quindi a mio avviso la legge non è stata attuata nel suo disposto normativo in maniera precisa. Potrei capirlo se non ci fossero ponti da dover realizzare, ma stiamo parlando invece di ponti vetusti, vecchi, che hanno più di 100 anni di vita, quindi l'esigenza e la necessità di realizzare nuovi ponti c'è eccome.

Quindi a questo punto - dal momento che il Viceministro mi parlava della Conferenza unificata che è stata convocata lo stesso giorno in cui io ho posto l'interrogazione - vorrei capire quando verrà fatta, la data precisa, se è già stata fatta, perché non mi è dato sapere quando si riunirà la Conferenza unificata, nella quale dovrebbe essere approvato il decreto che destina questi fondi, quindi a questo punto deduco solo per la messa in sicurezza. Poi vorrei capire se confermate effettivamente questa linea, cioè se viene solo ed esclusivamente finanziato il progetto di fattibilità tecnica ed economica, quindi sostanzialmente se - nel passaggio da un Governo all'altro - è stato deciso di togliere i fondi destinati per la

realizzazione e per l'intero progetto relativo ai due nuovi ponti, Ponte della Becca e il Ponte di Casalmaggiore.

Brevemente passo alle altre due domande, la prima è quella del passaggio delle strade ad Anas, strade provinciali e regionali, quindi la revisione delle strade stradali nazionali. Parlo degli atti del Governo n. 91 e 92 che la nostra Commissione ha esaminato ai fini dell'espressione del parere. Abbiamo votato, abbiamo approvato un parere con osservazioni. Volevo capire a che punto siamo in questo passaggio, perché eravamo in attesa della pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*, so che lei doveva firmare questi atti, ma adesso non sappiamo più a che punto siamo arrivati eppure è già passato qualche mese.

L'ultima domanda che le faccio, così cerco di essere breve, riguarda le concessioni autostradali. Sappiamo benissimo che quando lei è arrivata con il nuovo esecutivo, sin dall'inizio, nell'avvio del Governo i primi giorni di settembre, si è riparlato del tema concessioni autostradali e si sono sentite molte cose, perché all'Esecutivo c'era chi parlava di revoche parziali, chi parlava di revoche totali, chi parlava di revisionare completamente le concessioni.

Noi abbiamo posto un'interrogazione, un *question time* in Assemblea a firma dell'ex viceministro Edoardo Rixi, e sostanzialmente lei ha risposto che effettivamente ci sarà una revisione complessiva delle concessioni autostradali ed è in corso anche un'indagine conoscitiva da parte della Corte dei conti. Volevo capire a questo punto dove siamo arrivati e se c'è qualche aggiornamento in tal senso, perché passa il tempo e rischiamo di bloccare anche le manutenzioni ordinarie, grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Lucchini. Do la parola all'onorevole Federico, del MoVimento 5 Stelle.

ANTONIO FEDERICO. Grazie presidente. Grazie Ministra per la sua disponibilità e per la relazione che ha svolto davanti alla Commissione. Io prendo subito con positività proprio l'introduzione che ha fatto, le prime parole che ha utilizzato,

green new deal, sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi. Credo che, sia a nome del Gruppo che sto rappresentando in questo momento, ma credo anche a nome di tutta la Commissione, sarà utile lavorare in questa direzione, indipendentemente da tutto il resto, perché questo è il quadro all'interno del quale noi dobbiamo raccogliere la sfida che dobbiamo portare avanti nei prossimi tempi.

Faccio dei *flash* su alcuni interventi che lei ha fatto. Innanzitutto partiamo dalle questioni delle infrastrutture sia stradali che ferroviarie. Lei ha parlato dell'intervento per recuperare il *gap* tra Nord e Sud, quindi dell'importanza di reinvestire, di dare una quota parte di investimento importante sia nel contratto di programma con Anas che con RFI. C'è già questa ripartizione che dà un'attenzione particolare al Mezzogiorno che ha bisogno di recuperare sicuramente da questo punto di vista. Aggiungo anche un riferimento che lei fa spesso nei suoi interventi, ossia la differenza tra le aree metropolitane e le aree interne del nostro Paese, perché anche quello è un passaggio, un *gap* che va recuperato, perché non può essere la densità abitativa l'unico metro di valutazione degli investimenti che devono essere fatti. Quindi è giusto riuscire ad intervenire sul divario Mezzogiorno-Nord Italia, ma bisogna anche avere un'attenzione particolare a quelle che sono le aree interne.

Per quanto riguarda, appunto, il discorso delle aree interne, quanto alle ferrovie, ci sono temi riguardanti sia quei binari che sono ancora a scartamento ridotto, sui quali bisogna intervenire, sia l'elettrificazione, che manca in ampie parti del Sud Italia, ma non solo, e sulle quali bisogna intervenire, anche per ridurre quelle emissioni climalteranti a cui ha fatto riferimento e per le quali noi tutti ci impegnano, anche come Parlamento, nell'ambito del contrasto ai cambiamenti climatici.

Cito altri due interventi, uno riguarda l'edilizia popolare cui si è fatto riferimento, e anche alcuni colleghi ne hanno già parlato. Credo che sia sicuramente importante capire se vuole intervenire per aumentare il Fondo per la morosità incolpevole, se c'è

la possibilità di intervenire anche per quanto riguarda le ristrutturazioni del patrimonio pubblico, affinché possa essere riconvertito e messo a disposizione delle residenze pubbliche e si riesca a coprire quel fabbisogno abitativo che genera anche contrasti sociali nel nostro Paese.

Per quanto riguarda invece il Fondo invasi e acquedotti, chiedo se è possibile capire se c'è un aumento delle risorse. Questo fondo è importante proprio in quest'ottica dei cambiamenti climatici, della scarsità della risorsa idrica, a cui possiamo andare incontro. È importante anche ascoltare le esigenze delle Regioni e guardare tutto nel complesso, quindi non gli invasi e gli acquedotti separati, ma in un'unica accezione, proprio perché fanno riferimento al vettore acqua che poi dopo può essere utilizzato sia per usi domestici e civili, che industriali, piuttosto che agricoli.

Per quanto riguarda l'ammodernamento, quindi soprattutto le arterie stradali meridionali cui faceva riferimento, è importante proprio l'approccio che è già presente all'interno dei contratti di programma, che contengono la messa in sicurezza, l'adeguamento, l'allargamento di alcune carreggiate. Si possono fare interventi importanti senza avere un impatto sul suolo che può essere deleterio da un punto di vista ambientale e territoriale e che a volte trova lo scontro con le comunità locali e rispetto al quale gli enti territoriali sono il miglior campanello di allarme per capire qual è la percezione che si ha sui territori. Quindi è importante riuscire a tenere collegate le iniziative del Ministero con quelle che sono le esigenze dei singoli territori.

Faccio un ragionamento molto generico, non entro nel merito di questa o quell'altra opera, ma voglio che noi tutti si riesca a condividere con lei, Ministra, un metodo di lavoro, da portare avanti nell'adempimento dei prossimi impegni.

In chiusura, riguardo alla questione della capacità di spesa di Anas e alla possibilità di riuscire ad intervenire su questo, ricordo a me stesso le dichiarazioni che furono fatte da Anas quando è stata in audizione qui qualche mese fa. Anas parlava dei tempi lunghissimi tra la presentazione dello

studio di fattibilità di qualsiasi progetto e l'inizio dei lavori, si parlava di 7-9 anni. Cerchiamo di capire come intervenire da questo punto di vista, anche rispetto a quelle che possono essere le iniziative che il Ministero vuole portare avanti sia con riguardo al Codice degli appalti, nella sua riformulazione — capire in che direzione si vuole andare, anche raccogliendo le sollecitazioni che sono venute dai colleghi degli altri Gruppi — sia per quanto riguarda il sostegno che deve essere dato agli enti locali in fase di progettazione. Ho sentito con interesse che c'è già un intervento da questo punto di vista, iniziative che sono state portate avanti dal Ministero e che ovviamente non possono che farci piacere.

In ultimo, alcune iniziative legislative che anche il Parlamento e questa Commissione raccolgono e portano a sostegno del progetto e del programma del Ministero da lei rappresentato riguardano il consumo del suolo — che speriamo possa arrivare il prima possibile — e la rigenerazione urbana che sono degli interventi sui quali dobbiamo dare noi come Parlamento il sostegno adeguato e strumenti adeguati alla iniziativa del Governo, grazie.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Trancassini, del gruppo Fratelli d'Italia.

PAOLO TRANCASSINI. Grazie presidente. Ringrazio la Ministra per essere qui, per la sua relazione, anche se sinceramente e francamente sono molto deluso.

Prendiamo atto che siamo passati dal Governo del cambiamento al Governo del *new deal*, però io credo che al di là degli esercizi di stile, in italiano e non, forse questo Paese ha bisogno del Governo del buon senso e del Governo del coraggio, perché, vede, nella sua relazione io non trovo minimamente nemmeno sfiorati i temi più importanti della nostra nazione.

Io sono convinto che qualsiasi parlamentare, ma anche qualsiasi consigliere regionale, anche consigliere comunale sappia perfettamente che in questa nazione c'è bisogno di semplificazione, c'è bisogno di una revisione totale del Codice degli appalti

e c'è bisogno delle grandi opere, delle grandi infrastrutture.

Ecco, lei nella sua relazione questi temi non li ha trattati. Sulle grandi opere, probabilmente, ne intuimo il movente politico, visto insomma che lei succede al Ministro del no, facendo comunque un'alleanza col suo Partito, ma ci sfugge il motivo per cui non affronta il tema della semplificazione. Io provavo ad immaginare se, per un caso diciamo fortuito, io oggi le proponessi un'importante opera pubblica e magari lei nella replica decidesse di accettare la proposta di Fratelli d'Italia, e il Governo già questa sera stessa emettesse un decreto per realizzare quell'opera. Se io poi vado a casa e mia figlia mi domanda quando vedrà quest'opera io le devo dire che, se tutto va bene, parliamo di una quindicina d'anni. Ecco, in un Paese, in una nazione decadente e in grande difficoltà com'è la nostra, se non affrontiamo il tema della semplificazione, mettendo in campo anche un coraggio innovativo e normativo, io credo che non ne usciamo. Ecco, questa la censura più grande che le faccio.

Per entrare nello specifico, visto che ha parlato della Salaria, anche in questo caso mi auguro che i 216 milioni di cui lei ha parlato vengano messi a sistema immediatamente o quantomeno si faccia immediatamente e urgentemente un intervento su quei due chilometri che sono risultati il tratto con la più alta mortalità d'Italia. Se noi riproporremo in finanziaria l'emendamento sottoscritto ieri dal Partito Democratico, che mi auguro venga sostenuto anche oggi, potremmo far sì che su quei chilometri si intervenga immediatamente e senza indugio.

Per ultimo, così lascio spazio anche agli altri colleghi, vorrei sapere se magari ci può dare delle notizie rispetto al Sottosegretario che dovrebbe essere nominato relativamente alla ricostruzione *post* sisma. Glielo dico perché lei in qualche modo se ne è occupata in precedenza. Non che ci manchi il Sottosegretario Crimi, né abbiamo notizie di Farabollini, però credo che insomma il decreto che è stato partorito questa notte sia molto fragile e dia un po' la dimensione dell'attenzione del Go-

verno su questa tematica. Prorogare infatti lo stato di emergenza al 31 dicembre 2020 è di fatto una resa. Comunque volevo sapere se aveva notizia dell'imminente o meno nomina di un Sottosegretario relativamente a questa importantissima e non sufficientemente considerata tematica. Ancora una volta non troviamo un'adeguata risposta da parte del Governo riguardo al fatto se la scelta di non nominare un Sottosegretario è una scelta politica.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Trancassini. Do la parola all'onorevole Braga, del gruppo del Partito Democratico.

CHIARA BRAGA. Grazie presidente. Ringrazio la Ministra De Micheli per la sua audizione. Ovviamente anch'io mi associo alle richieste dei colleghi di poter mantenere, come non è stato in maniera efficace in passato, un confronto più frequente con la Ministra sui temi di competenza della nostra Commissione.

Cercherò di essere breve anche perché so che alcuni colleghi del mio Gruppo hanno delle precisazioni, delle domande che intendono fare alla Ministra e non userò questa occasione per fare degli atti ispettivi orali alla Ministra, abbiamo altri strumenti per chiedere notizie su questioni molto specifiche. Credo, invece, che sia utile sottolineare alcuni degli aspetti della sua relazione, che, lo dico subito, segnalano in maniera positiva, dal nostro punto di vista, un elemento di discontinuità rispetto ai mesi precedenti su alcuni temi che sono stati posti al centro dell'agenda del suo Ministero e che incontrano in maniera positiva il nostro sostegno, ma anche la rilevanza rispetto all'avvio di una fase di crescita del Paese, di rilancio degli investimenti in un'ottica di sostenibilità.

A questo riguardo, credo che il richiamo che lei ha fatto in maniera molto esplicita a due temi — che mi auguro potranno essere affrontati in maniera efficace in questa legislatura dal Parlamento con il supporto pieno, ovviamente, del Ministero — quello di una efficace legge sul contenimento del consumo di suolo e parallelamente quello della rigenerazione urbana e

quindi del tema del recupero e del riutilizzo di quanto già costruito, sono un elemento centrale che abbiamo ritrovato nella sua relazione con un'attenzione molto positiva, non solo in termini di risorse, lo voglio dire.

Non mi sfugge che il miliardo di euro destinato ad una politica strutturale di rigenerazione delle città e di politiche per la casa sono un elemento di quella discontinuità positiva che sottolineavo. Ma non è soltanto una questione di risorse; quello su cui le chiediamo di dar corso ad un impegno e ad una implementazione è l'efficacia degli strumenti attuativi ed operativi.

In particolare, mi sento di sottolineare il rapporto con il sistema delle regioni, perché alcune risorse anche in passato sono rimaste bloccate per una serie di difficoltà di spesa e di operatività da parte dei livelli territoriali. Quindi, sicuramente il Ministero su questo punto può svolgere un ruolo di impulso e anche di razionalizzazione dell'utilizzo di queste risorse, puntando su alcuni aspetti particolari, quindi la rigenerazione degli edifici in chiave sostenibile.

Abbiamo sentito e abbiamo apprezzato alcuni interventi contenuti nella manovra di bilancio, quello innovativo del *bonus* per la riqualificazione delle facciate, l'attenzione sul tema del superamento delle barriere architettoniche e ovviamente il tema della politica della casa.

Su quest'ultimo spendo davvero solo una parola sulla misura della cedolare secca. Io sono sicura che non ce n'è bisogno, ma è relativo agli interessi che in qualche modo sono stati rappresentati in questa audizione. Vorrei ricordare che rispetto alla misura della cedolare secca, che con alcuni colleghi abbiamo seguito nel corso degli anni come misura di sostegno all'affitto a canone concordato, l'operazione che ha svolto questo Governo è stata quella di abbassare l'importo dell'aliquota della cedolare secca, che nel 2020 era previsto salisse al 15 per cento e che è stata ridotta rispetto ad una previsione della precedente legge di bilancio, che la portava al 15 per cento, che oggi abbiamo visto scendere al 12,5 per cento. Quindi c'è una riduzione,

vorrei che usassimo anche i termini nella realtà delle cose.

Ovviamente ogni spazio possibile e praticabile per sostenere la diffusione del canone concordato nell'affitto è un elemento positivo, ma sappiamo anche che lo strumento dell'affitto e del sostegno alla locazione, soprattutto per le fasce sociali più deboli, si realizza attraverso misure che riguardano, ad esempio, il Fondo sostegno affitti, il Fondo sulla morosità incolpevole, che sono stati, diciamo così, un po' trascurati negli anni precedenti.

L'altra questione che le volevo sottolineare, Ministra, riguarda il tema della destinazione prioritaria degli investimenti sulla manutenzione delle infrastrutture. Questo per noi è un tema dirimente, perché riguarda e tocca anche alcuni aspetti, che peraltro sono stati sollevati da alcuni colleghi in maniera, credo, un po' strumentale.

Ovviamente il gioco delle parti quando si era maggioranza era uno, ora che si è all'opposizione è un altro, ma anche sulla questione della revisione delle concessioni autostradali, noi le vogliamo chiedere la massima attenzione, Ministra, sulla questione della sicurezza delle infrastrutture e della garanzia della realizzazione degli investimenti in manutenzione. Questo per noi è il punto fondamentale, su cui sappiamo il Ministero sta lavorando in un'ottica di revisione, di aumento degli *standard* di qualità e di sicurezza degli investimenti. Bene la partita della destinazione delle risorse per gli investimenti al Sud, su cui c'è bisogno di colmare questo *gap* infrastrutturale.

Le chiediamo – e questa è una domanda oltre che una sollecitazione e una sottolineatura – una particolare attenzione anche al tema della implementazione delle misure già in essere. Non è una notizia nuova il fatto che il nostro Gruppo ha contestato alcune modifiche recentemente operate dal precedente Governo al Codice dei contratti. Ci sembra assolutamente positiva la sua sottolineatura sul tema delle misure che possano garantire la sicurezza dei lavoratori e contrastare il rischio di infiltrazione della criminalità organizzata. Crediamo che

si debba dedicare molta attenzione a non lasciare un vuoto normativo sul tema del regolamento unico. I tempi che erano stati previsti erano dei tempi molto ambiziosi, sei mesi, quindi su questo vorremmo capire se c'è questa possibilità di adottare il regolamento, al netto del fatto che ovviamente la Ministra si è appena insediata, e quindi dipende molto da che tipo di elaborazione ha trovato al momento del suo insediamento.

In ogni caso quello che non può essere fatto in un settore così delicato è la continua modifica di disposizioni normative che non aiutano alla stabilità e alla programmazione degli investimenti. Quindi, certamente, molta attenzione sugli aspetti più pericolosi che noi abbiamo sottolineato di quella riforma del Codice dei contratti, ma anche attenzione nel dare piena attuazione alle misure previste, che comunque ci piacciono, e che servono per dare una serie di elementi di sicurezza e di stabilità al settore.

Su questo punto mi limito solo a sottolineare e a ricordare l'importanza anche della piena implementazione degli strumenti di digitalizzazione e di transizione digitale per le infrastrutture e per le costruzioni. Questo è un elemento di grande innovazione tecnologica, che può accompagnare, velocizzare e migliorare soprattutto la fase della progettazione, quindi su questo punto ci auguriamo che con il suo lavoro si possa fare un positivo passo in avanti.

L'ultimissima cosa che intreccia un po' le competenze di questa Commissione, il suo richiamo al ruolo dell'attività del Ministero alle infrastrutture sul tema della sostenibilità, del nostro modello di crescita, è fondamentale. C'è un dossier, che è quello del Piano Nazionale Energia e Clima, su cui il nostro Governo dovrà lavorare.

Non sfugge a nessuno che il sistema dei trasporti è un comparto molto, molto importante e quindi le chiediamo, appunto, di raccordarsi ovviamente con il Ministero allo sviluppo economico, che è quello strettamente competente, perché ci sia continuità e coerenza rispetto agli impegni che

abbiamo assunto anche a livello europeo sul tema della riduzione delle emissioni.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Braga. Passiamo al secondo giro di interventi. Io vi chiederei interventi veramente molto sintetici, anche per dare alla Ministra il tempo per la replica.

Do la parola all'onorevole Labriola, del gruppo di Forza Italia.

VINCENZA LABRIOLA. Grazie presidente. Ringrazio anche io la Ministra per la relazione che ci ha presentato qui oggi.

Certo che la sfida del Mezzogiorno è una sfida che sempre, anche la scorsa legislatura, veniva annunciata: «Se non riparte il Sud, non riparte il Paese». Dalla scorsa legislatura a questa poco è cambiato. Non penso che destinare 8 miliardi possa in qualche maniera cambiare le sorti, se questi non vanno a buon fine, se non si mettono nel circuito e non si dà spazio a progetti che possano collegare effettivamente il Sud al Nord e il Sud all'Europa.

In quest'ottica qual è la progettualità che vede collegare direttamente tutto il Paese, agganciare soprattutto il Sud al Nord? Ha parlato dello spostamento merci su ferrovia. Ma il prezzo dei biglietti delle merci su ferrovia sarà uguale a quello delle persone o ci sarà una riduzione delle tariffe per il trasporto merci su binari?

Il suo predecessore, il Ministro Toninelli, aveva completamente abbandonato l'interlocuzione, per esempio, con le Autorità portuali del nostro Paese. Questa interlocuzione è stata riavviata? Perché, in quest'ottica, come pensiamo di poter potenziare uno dei porti che è a ridosso della città, ma non ha la città alle spalle, che è il porto di Taranto, che ha una retroportualità alle sue spalle che deve essere potenziata?

Lei ha parlato in un'intervista di questa agenzia che dovrebbe controllare gli appalti pubblici. Ho letto di un comitato — in questo senso mi era sembrato che si volesse spodestare l'ANAC —, che nasce proprio con questo ruolo di gestire la corruzione all'interno degli appalti pubblici.

Il 28 il presidente Cantone andrà via, e non sappiamo da chi verrà gestita l'ANAC,

c'è un discorso all'interno del Governo su quando possa essere nominato il nuovo presidente dell'ANAC? Si è dimesso il 28 all'ultimo Consiglio, quindi resta una forte mancanza all'interno di un'Autorità che ha fatto tanto anche nell'ottica di far percepire l'Italia come un Paese non più tanto corrotto, meno corrotto.

Per quanto riguarda il Piano casa, si ha la sensazione che si vogliano agevolare i grandi imprenditori. Che garanzia abbiamo per i piccoli imprenditori, per tutelarne l'accesso a questi appalti?

Della sburocratizzazione si già parlato. Del terremoto penso che sia arrivato il momento non direi di dare il *rush* finale, quanto di iniziare concretamente a fare qualcosa per risollevare quei territori. Auspichiamo dalla sua relazione, che ha sicuramente delle linee programmatiche che potremmo in qualche maniera condividere, che si passi concretamente alla sua attuazione e al veder cambiare il Paese, che arranca non più soltanto al Sud, ma anche al Nord, in termini di infrastrutture.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Del Basso De Caro.

UMBERTO DEL BASSO DE CARO. Grazie Ministra per la sua presenza e per il suo intervento, che condivido totalmente.

Questo mi consente di non svolgere un intervento, ma di fare solo rapidissime segnalazioni, la prima delle quali riguarda il Piano nazionale della logistica, cui lei ha fatto riferimento con il piano di riforma della portualità. Segnalo cose che lei conosce perfettamente, che la logistica, soprattutto quella retroportuale, secondo gli esperti vale tre punti di PIL. E segnalo altresì che la somma di tutte le merci movimentate nei porti italiani, tutti, è lievemente inferiore alle merci movimentate nel suo porto di Rotterdam.

Quindi mi pare che un Piano Nazionale della Logistica possa essere utilissimo e non soltanto per i retroporti. Vi sono porti che non hanno alcun retroporto, Gioia Tauro, è un *intrashipment* nave-nave, non ha un retroporto, manca, appunto, l'ultimo miglio ferroviario. Segnalo solo questo.

Segnalo, altresì, con riferimento al Piano di edilizia residenziale pubblica, da lei ha annunciato – e rispetto al quale io ho fatto una riflessione e l'ho fatto anche con una nota Ansa – che il miliardo stanziato sia un segnale molto significativo, ancorché, certo, non esaustivo. Però segnalo anche l'esigenza, almeno per chi vi parla e sulla base dell'esperienza che ho vissuto, di evitare che vi sia una intermediazione delle regioni. Molto spesso è un'intermediazione politica e ha rallentato, basti guardare alla regione nella quale vivo, l'*housing* sociale, pur ricco di stanziamenti da parte del Ministero; non ha prodotto neanche un alloggio fino ad ora, avendo il Ministero già distribuito, sin dal 2011, somme di tutto rispetto.

Ancora, segnalo le ZES, sono un'ottima opportunità per gli operatori, ma sono scarsamente finanziate; 300 milioni è veramente unainezia e probabilmente dovrebbe immaginarsi un finanziamento maggiore. Ultima segnalazione, nell'ultima finanziaria del Governo Gentiloni, 2017-2018, per il Piano invasi c'era un certo stanziamento di poco più di 300 milioni di euro e dovremmo forse verificare, lei dovrebbe forse verificare presso gli uffici, quale sia il destino di quei decreti, se decreti ci sono stati. Io non ne ho notizia, immagino che non ci siano.

In conclusione, le dighe. Badate, in Italia noi scopriamo tutti i problemi il giorno dopo che è accaduta qualche tragedia. Quindi scopriamo il tema delle concessioni autostradali dopo il Ponte Morandi e non un minuto prima, naturalmente. Poi lo scopriamo in modo molto spesso ideologico, per cui bisogna annullare, revocare, fucilare alla schiena tutti.

A me è piaciuto l'approccio della Ministra già dal primo giorno, quando fece dichiarazioni di grande equilibrio, per la verità riprese anche dal Presidente del Consiglio nella sua relazione. Ma, detto questo, badate che il sistema delle dighe in Italia va verificato. Le dighe italiane hanno mediamente un indice di vetustà di settant'anni, alcune superano i cento e il concessionario è pressoché unico, e non è un concessionario povero. Le concessioni sono scadute.

Si facciano le gare europee, dato l'importo, o comunque si metta l'attuale concessionario, che, ripeto, non è povero, è l'ENEL, nella condizione di fare quelle attività di manutenzione ordinaria — ed io immagino anche straordinaria, atteso l'indice di vetustà delle dighe — il cui controllo non è meno significativo del controllo di ponti e viadotti autostradali. Secondo me merita lo stesso livello di attenzione.

La ringrazio ancora, Ministra.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Butti, del gruppo di Fratelli d'Italia.

ALESSIO BUTTI. Presidente grazie. Noi gradiremmo anche avanzare una proposta, magari per le prossime audizioni, cioè quella di consentire ai Gruppi una autogestione dei tempi a disposizione, perché consentirebbe ai Gruppi di organizzarsi anche sui singoli interventi, quindi ottimizzeremmo anche il contributo che il Ministro di turno intende dare a questa Commissione.

Tra l'altro le chiediamo anche di valutare, stante il fatto che tra poco ci sarà anche il Comitato dei 9 sul disegno di legge SalvaMare, di prevedere magari un ritorno anche della Ministra delle infrastrutture, innanzitutto perché potrebbe avere, pur non dubitando delle sue note capacità, una maggiore completezza nel rispondere ad una serie di quesiti, di domande.

Magari qualche altro collega potrebbe aggiungere qualcosa, perché, vede, Ministra, noi siamo stati abituati male, o bene, dipende, insomma, qualcuno dice bene, qualcuno dice male, ma la presenza del Ministro, del suo predecessore, è stata un'occasione unica, più che rara. È venuto una volta e poi non l'abbiamo più visto. Noi invece siamo sicuri che lei sarà sicuramente una assidua frequentatrice della Commissione.

Ecco, devo dirle che alla dodicesima citazione del Sud, del Mezzogiorno, ho perso il conto, però ho atteso che ci fosse anche una citazione di una questione infrastrutturale del settentrione, o qualcosa che riguardasse anche il Nord, perché se è vero come è vero che ormai non ci sono più forze politiche caratterizzate così specifi-

camente su un territorio, è anche vero che se noi pensiamo di risolvere l'economia del Paese badando esclusivamente al legittimo, ovvio, indispensabile, sviluppo del Sud, e ignorando quelle che invece sono le esigenze del Nord produttivo, io ho la sensazione che si ricada sistematicamente nello stesso errore.

Non per citare i casi della Lombardia, ma insomma lì ci sono delle realtà che producono PIL, producono ingenti percentuali di PIL, che non hanno autostrade. Noi siamo ancora in attesa del completamento della Pedemontana Lombarda. Ci sono dei problemi anche per quanto riguarda i collegamenti ferroviari con la cosiddetta bassa Padana, la parte Sud della Lombardia. Ci sono province, come quella di Lecco, che non ha autostrade.

La situazione infrastrutturale del Nord in generale e della Lombardia credo sia nota. Se vogliamo mettere in condizione il mondo imprenditoriale produttivo del Nord di produrre ulteriore PIL, dobbiamo metterlo in condizione di far viaggiare le merci e le persone in modo adeguato e possibilmente veloce.

Dunque, a proposito di cabine di regia, nuclei di progettazione, strutture di missione, sono tutte in capo alla Presidenza del Consiglio, come lei ben sa. Per noi sono sempre state carrozzoni, carrozzoni che peraltro si sono anche incartati perché non funzionano granché. Abbiamo letto recentemente che Cassa Depositi e Prestiti, invece, nell'arco di 3 o 4 mesi ha raccolto quelle che erano le sollecitazioni del Parlamento e ha varato una struttura, mi sembra che si chiami InvItalia, è possibile? Adesso l'Amministratore delegato di Cassa Depositi e Prestiti ha parlato di questa nuova struttura. Allora noi vorremmo capire: sarà complementare con tutto ciò che le ho citato e che è l'esistente?

CHIARA BRAGA (*fuori microfono*). InvestItalia?

ALESSIO BUTTI. InvestItalia, brava, non me lo ricordavo. L'ho letto nelle dichiarazioni del Ministro, InvestItalia. Allora vorremmo capire se è complementare rispetto

all'esistente. Sa, anche noi facciamo un po' di fatica, perché con tutte queste sigle che ci avete sparato nell'ultima legge di bilancio, qualche oggettiva difficoltà l'abbiamo.

Però noi abbiamo interesse che la cosa funzioni e allora vogliamo capire: sarà complementare con quanto già esistente? A suo tempo lei non lo votò, ma le cose cambiano rapidamente in Italia, con quanto già esistente o meno.

È stato Provenzano che ha parlato di InvItalia, adesso mi ricordo perfettamente, la struttura che andava a riprendere un pochino quella che era la vecchia Sviluppo Italia del Governo D'Alema del '99.

Anche qui sarà un nuovo dualismo o questo sarà il vero sistema per cercare di spendere i fondi europei che non riusciamo a spendere da decenni? Perché soprattutto è un problema di strategia nazionale.

Ecco, relativamente, e vado a concludere, alla competenza concorrente di questa Commissione con la Commissione IX relativamente alla questione delle concessioni autostradali, noi abbiamo letto alcune sue dichiarazioni, soprattutto abbiamo seguito alcuni suoi *question time*. Vorremmo capire quale sarà la posizione definitiva di questo Governo in ordine alle concessioni autostradali, cioè se sarà una semplice questione di revisione o se invece procederete come il suo predecessore ha più volte ribadito, con una revoca.

L'ultima questione che le pongo prende spunto da una sua dichiarazione del 16 ottobre, interessante, perché lei dice: « Non credo daremo seguito alla Commissione costi-benefici ». Ora « non credo » non è ovviamente una cosa perentoria, cogente, però noi vogliamo capire se abbiamo perso, come noi crediamo, un anno e quattro mesi su questa infinita storia del rapporto costi-benefici, e quindi se voi intendete cancellarla, buon per i vostri alleati di Governo.

Io considero che il Presidente del Consiglio era lo stesso prima ed è lo stesso ora, però anche qui vorremmo capire qual è effettivamente la missione di questo Governo.

L'ultima questione riguarda invece i commissari, perché noi abbiamo sempre sostenuto che quanto previsto nello sblocca can-

tieri non fosse la soluzione, che quella dei commissari non fosse la panacea per tutti i mali e abbiamo compreso come ora, anche all'interno della maggioranza, lei stessa è abbastanza critica sull'utilità dei commissari per qualsiasi opera, tant'è che vorrebbe far partire alcune opere anche senza questi commissari. Vorremmo capire se quelle di prima erano balle, illusioni; vorremmo essere resi edotti.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Butti. Do la parola all'onorevole Valbusa, del Gruppo Lega.

VANIA VALBUSA. Grazie presidente. Grazie, ovviamente, alla Ministra di essere qui con noi.

Io, come il collega Butti, volevo porre una questione settentrionale, e in particolare modo una questione che riguarda la TAV, e quindi l'alta velocità che riguarda la parte veneta. Sappiamo che è un progetto che ha sulla carta il quadruplicamento dei binari lungo la linea Verona-Vicenza-Padova. Il piano industriale di Ferrovie dello Stato 2019-2023 certifica che l'alta velocità a est di Verona è in grave ritardo e quella addirittura da Vicenza a Padova non è nemmeno finanziata, né progettata. Noi quindi abbiamo bisogno di certezze, che assolutamente la Ministra deve dare, perché il Nord-est rappresenta una parte produttiva del nostro Paese importantissima. Abbiamo uno sviluppo di piccole e medie, e, oso dire, anche grandi imprese su questa tratta, che è particolarmente importante e non ce ne dobbiamo assolutamente dimenticare. Questa tratta offrirebbe uno sbocco veloce verso l'Europa, e non solo, e sarebbe sicuramente una manna dal cielo, visto che comunque favorirebbe un'economia che è già vivace sul nostro territorio. Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Rospi, del Movimento 5 Stelle.

GIANLUCA ROSPI. Grazie, presidente, ringrazio anch'io la Ministra per la relazione e spero che questo confronto sia continuo con la Commissione.

Il mio intervento sarà brevissimo perché voglio aggiungere solo qualcosa a quello che ha detto la Ministra. Attraverso il modello della logistica - è giusto parlare di nuova logistica in Italia, lo diceva anche il collega - si riescono a recuperare tre punti di PIL, però quando parliamo di logistica dobbiamo avere un altro dato importante, perché altrimenti rischiamo di fare interventi che non funzionano, ossia che l'80 per cento delle merci che si muovono all'interno del Mediterraneo, lo attraversano e vanno a sbarcare a Rotterdam.

Quindi l'obiettivo prioritario sarebbe quello di fare un piano che intercetti non dico tutto l'80 per cento, ma almeno il 40-50 per cento di quell'80 per cento. Quindi, avendo questa come idea, si può veramente partire con un piano di logistica e fare in modo che i porti e gli aeroporti ragionino tra di loro, comunichino tra di loro e quindi possa funzionare questo piano di logistica.

Un'altra informazione che voglio dare alla Ministra è riguardo al tema della rigenerazione urbana; bisogna, secondo me, separare. Un conto è parlare di periferie urbane, un conto è parlare di centri storici, sono due tematiche distinte e separate. Sono due tematiche importanti in Italia, perché è vero che bisogna andare in una direzione di semplificazione e quindi dare la possibilità di poter attuare una progettazione nel più breve tempo possibile, però è anche vero che alcuni ruoli in Italia, soprattutto quello delle Sovrintendenze, in alcuni casi è stato fondamentale.

Io ne parlo perché vengo da Matera, e nella mia città, senza il ruolo importante della Sovrintendenza, ci sarebbe stata una deturpazione dei Sassi di Matera e quindi non avremmo avuto questo privilegio che abbiamo avuto di essere capitale europea della cultura. E quindi è giusto semplificare, però è giusto anche separare i due temi e guardare il territorio italiano in due modi distinti: quindi per le periferie urbane, ragionare come periferie urbane, semplificare il più possibile; per i centri storici fare un altro tipo di ragionamento per poter attuare i programmi di rigenerazione urbana.

Però qui le faccio una domanda, Ministra, perché secondo me è importante: quando si parla di riqualificazione e rigenerazione urbana, non possiamo demandare tutto a fondi pubblici, dobbiamo cercare di far intervenire anche i privati nelle operazioni di rigenerazione urbana, come si è fatto in questi anni con le detrazioni fiscali, che hanno funzionato, alcune in maniera migliore, altre in maniera peggiore.

Cito il sisma *bonus*. Il sisma *bonus* sta iniziando a funzionare in questi anni e ha una scadenza nel 2021. Per un'impresa, per un imprenditore, è difficile programmare operazioni di rigenerazione urbana, se non si dà già un segnale che queste misure vanno nell'ottica di proroga, oppure di conferma definitiva, perché se non si rischia di attivare solo operazioni mediatiche, però poi l'impresa, l'imprenditore non può programmare perché non sa se quella misura c'è o non c'è più.

Un'altra cosa importante, e concludo: la centrale di progettazione funzionerà? Partirà, non partirà? Di che cosa si occuperà? Io ero critico, sotto certi punti, sulla centrale di progettazione, l'ho detto anche in altri consessi, perché è impossibile pensare che pochi ingegneri, pochi professionisti possano fare il ruolo che fanno la maggior parte dei professionisti - io tra l'altro sono anche ingegnere - in tutta Italia. Però se diamo un ruolo di programmazione alla centrale di progettazione, può essere un ruolo importante perché programma alcune operazioni, quindi alcune opere pubbliche, all'interno dell'Italia. Grazie.

PRESIDENTE. L'ultimo intervento è quello dell'onorevole Cortelazzo, del Gruppo Forza Italia. Prego.

PIERGIORGIO CORTELAZZO. Quasi telegrafico. È nel programma del Ministero, della Ministra, una revisione del Codice degli appalti? Considerato e considerando che l'ultimo provvedimento mi pareva particolarmente avversato anche dall'attuale partito di Governo che...

Molto semplicemente, Ministra, senza ovviamente nessun tipo di ironia o pole-

mica, perché noi abbiamo il partito dei funzionari pubblici e degli uffici tecnici che si affrettano ad affinare i provvedimenti, perché poi dopo vanno ovviamente rispettate tutte quante le gare. Se ogni 6 mesi, 5 mesi, noi ci mettiamo mano, diventa un caos. La domanda era molto semplice, grazie.

PRESIDENTE. Do la Parola alla Ministra De Micheli, per la replica. Prego.

PAOLA DE MICHELI, Ministra delle infrastrutture e dei trasporti. Grazie, spero di riuscire a rispettare i vostri tempi. Nel caso, se mancassero delle risposte, sarò qui presente da voi quando lo riterrete necessario, altrimenti vi farò avere eventuali indicazioni scritte rispetto alle domande, o sennò venite voi a trovarmi al Ministero, cosa che mi farà sempre piacere.

Rapidamente, sul terremoto, che mi collega anche con un mio recente passato: ieri sera abbiamo approvato questo decreto-legge, all'interno del quale, oltre ad esserci la decurtazione e la proroga della busta paga pesante, ci sono alcune misure, lo chiedeva l'onorevole Trancassini, rispetto all'intervento sulla ricostruzione privata. Sono misure sulle quali, peraltro, si discuteva da tempo. Il decreto ovviamente avrà la sua naturale fase di conversione e rispetto a questo io credo che, come è già stato in passato, questa Commissione dovrà, e giustamente avrà, il protagonismo di un lavoro fatto anche nel rapporto con i territori, con le zone terremotate, che merita.

Ovviamente io adesso, in questo momento, faccio un'altra cosa, ma è del tutto evidente che, se lo riterrete, proverò ad essere utile anche nel sostegno agli approfondimenti che questa Commissione deciderà di fare sull'argomento.

Comincio sulle questioni che riguardano invece il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Comincio da questioni più territoriali e settoriali, per poi arrivare verso la fine a cose di valenza magari nazionale. Ponte della Becca e Ponte tra Casalmaggiore e Colorno: noi abbiamo sostanzialmente confermato le risorse per la messa

in sicurezza dell'attuale ponte e poiché c'è in corso di finanziamento il contratto di programma ANAS e poiché il nuovo ponte sarà di proprietà ANAS, le risorse per fare il nuovo ponte ce le mette l'ANAS, perché sarà il proprietario del nuovo manufatto, coerentemente, credo, anche con quelle che sono state le decisioni prese rispetto al trasferimento anche di alcuni tratti delle strade provinciali nei confronti dell'ANAS. Per quel che riguarda invece il ponte che collega Casalmaggiore a Colorno è stato predisposto un finanziamento di 6 milioni di euro per la messa in sicurezza del medesimo ponte nei confronti della provincia di Cremona.

Monte Bianco: la Commissione che opera il monitoraggio su questo importante e fondamentale traforo, ci dice che, per quelle che sono le esigenze di intervento di manutenzione straordinaria, sarà possibile comunque non chiudere e quindi c'è in fase di studio un meccanismo che consenta comunque la percorrenza, seppur ovviamente a senso alternato e a capacità ridotta, ma che comunque non determinerà le rischiose, preoccupanti conseguenze che prima venivano sottolineate dall'onorevole Fregolent.

Il tema della stazione Foster, da me vistata recentemente, quindi tema del nodo Firenze ad alta velocità: sono andata a rendermi conto personalmente dello stato di avanzamento di quell'intervento, che è molto importante per il complesso dell'alta velocità nazionale. Io rispetto a questa vicenda, che, sapete, riguarda aziende che non hanno terminato, non sono andate avanti rispetto all'appalto, ho dichiarato pubblicamente, e lo ripeto qui, che noi come Ministero sosteniamo la scelta di Rete Ferroviaria Italiana di trovare una soluzione interna per riaprire quel cantiere, cosa che probabilmente — ma non è una promessa che faccio, è solo un'analisi temporale — dovrebbe avvenire nell'anno prossimo.

Io però vorrei essere anche molto chiara: essendo quella veramente una grande opera, ho dato la mia disponibilità, considerate le sensibilità presenti sul territorio, anche ad ascoltare coloro che ritengono alcuni pas-

saggi di quest'opera non particolarmente consoni ad un impatto ambientale ragionevole, anche perché ho dato disposizioni che venga pubblicata l'analisi costi-benefici fatta dal mio predecessore, che è un'analisi costi-benefici positiva. L'impatto di quell'opera è positivo, sia per il trasporto pubblico locale, perché lì ovviamente ci sarà la possibilità con il parcheggio..., insomma, ci sono una serie di elementi, e poi soprattutto perché darà la possibilità di liberare le linee ordinarie della regione e quindi i treni regionali potranno essere di molto potenziati, accelerati, velocizzati.

Dall'altra parte c'è un tema legato ovviamente a tutto il traffico veicolare, che lì si potrà concentrare per poter poi accedere alla città, che è una grande città turistica e culturale del nostro Paese, quindi ha bisogno anche di questi meccanismi scambiatori. Quindi ritengo che, così come già prima era stato rilevato, anche quest'ultima analisi confermi la bontà di quell'opera, che evidentemente è una grande opera, mastodontica, che a vedersi fa un certo effetto, ma è una di quelle opere che nel cuore del nostro Paese consentirà a raggiungere alcuni effetti positivi, che peraltro nell'ultima analisi costi-benefici vengono indicati.

Costi-benefici, visto che ne parlo: io forse non sono stata chiara quando ho incontrato i colleghi della Commissione Trasporti. L'analisi costi-benefici è prevista dalla legge, noi continueremo a farla sulle opere che il Ministero finanzia, la farà però la Struttura di missione del Ministro. Era per dire che io non ho prorogato quella Commissione, che era una Commissione speciale. Nella mia risposta ad una richiesta di un collega deputato che mi chiedeva addirittura precisazioni su alcuni nomi di professionisti che facevano parte della precedente Commissione, io ho detto che non ho confermato quella struttura, che era una struttura di promanazione del Ministro ed io invece sto costruendo e a breve ve lo farò avere, l'elenco delle persone che ho scelto per la struttura di Missione che invece fa capo al Ministro, che è quella ordinaria del Ministero, che c'è nell'organizzazione del

Ministero da molti anni, non vi so dire da quanto, ma certamente da molti anni.

Quindi l'analisi in realtà è prevista dalla legge, noi continueremo a farla sulla base di quelle che sono le evidenze. Per quel che riguarda le strade provinciali il 21 ottobre, cioè ieri, abbiamo mandato alla Conferenza il decreto sul passaggio delle strade provinciali ad ANAS e quindi si completa la prima parte della procedura rispetto a quello che era previsto nello sblocca cantieri.

Su Ansfisa e struttura di Missione speciale prevista dall'ultimo decreto: allora l'Ansfisa, che era l'organismo di controllo e di sicurezza, da parte del Ministero, che sommava il controllo ferroviario con quello stradale, sostanzialmente, ha avuto il parere favorevole sullo statuto. La data non me la ricordo, ma era la settimana che sono andata in audizione dai colleghi della Trasporti, quindi credo la scorsa settimana. Scusate, ma sono giornate un po' intense, ho perso un po' il senso del tempo. Quindi è una notizia recentissima, che quello statuto previsto dal mio predecessore e previsto dalla legge — perché la legge prevede un'organizzazione molto puntuale di Ansfisa — è diventato operativo. Pertanto posso procedere alla strutturazione dell'agenzia.

Comunque mentre si compone l'agenzia, quella del settore ferroviario continua ad operare e infatti sta operando rispetto ad alcune tratte ferroviarie. Non vi sfuggirà che nella legge erano previste 500 assunzioni. Ora noi faremo partire i concorsi, però nel frattempo chiederemo mobilità ad altri enti per poter almeno strutturare l'agenzia, perché un concorso per 500 persone, per 500 tecnici, ha un tempo fisiologico che nella migliore delle ipotesi è 2 anni. Quindi, certamente ci ritroveremo a parlare di questi argomenti, però nel frattempo l'agenzia deve partire, deve avere una sua dotazione di personale.

La Struttura di Missione invece non è un'ANAC in tono minore. Comunque c'è il testo del decreto. Anche qui non ricordo se in questo momento è alla Camera o al Senato, però in realtà non è un'ANAC in tono minore che servirà al Ministro per fare tipologie di controlli sovrapponibili a quelli dell'ANAC. Noi abbiamo l'esigenza di

avere un controllo dei flussi informativi, che sono determinanti, non solo se si trovano situazioni di illegalità, e non ci sottrarremo mai, ma soprattutto perché sui flussi informativi noi ci giochiamo una parte della velocizzazione delle opere, della quale avete parlato tutti nei vostri interventi, che è del tutto evidente essere una delle questioni fondamentali. Un conto è evitare le duplicazioni delle procedure quando le mettiamo in campo le opere, ma anche quando soltanto c'è la necessità di fare dei decreti attuativi di una norma votata da questo Parlamento, se noi non abbiamo tutti i flussi informativi che rispondono a cronoprogrammi precisi, corriamo il rischio di attuare norme dopo tre anni che sono state finanziate, anche senza andare nella complessità della gestazione delle opere pubbliche.

Porti e porti verdi: guardate, io ieri per la prima volta nei 46 giorni che sono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ho convocato la conferenza dei Presidenti delle Autorità portuali. Ci siamo dati un piano di lavoro. Il piano di lavoro prevede, sostanzialmente: un minimo di regolamento di funzionamento della medesima conferenza, che la conferenza non si è mai data dalla sua istituzione, perché si è convocata, credo, tre o quattro volte dalla sua istituzione; il regolamento quadro previsto a seguito di una delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti sulla gestione delle concessioni portuali, quindi un regolamento quadro che poi ogni Autorità farà atterrare nella propria situazione; ovviamente, infine, un tavolo tecnico perché avrei deciso di avviare il negoziato con l'Unione europea sulla questione della tassazione dei porti, che per chi segue la materia, sa che questo potrebbe essere un rischio di procedura di infrazione molto pesante per i porti italiani.

Quindi la prima cosa della quale ho chiesto alla Conferenza di occuparsi, con una organizzazione anche molto snella che abbiamo deciso di darci ieri, è proprio quella di incominciare a lavorare su un piano da proporre all'Unione europea per non cadere nel rischio di infrazione, così come hanno fatto Spagna e Francia prima

di noi. Sul tema dei porti però voglio essere molto chiara.

Il progetto porti verdi è un progetto di elettrificazione, ma noi dovremmo fare una riflessione — questa Commissione con più autorevolezza di tutti gli altri — dovremmo fare una riflessione sul tema GNL nei porti. Perché quello è, per esempio, un piano cofinanziato dalla BEI. Sono stata al Consiglio europeo dopo 10 giorni dalla mia nomina e su quella vicenda noi ci dobbiamo anche chiarire tra di noi, perché oggi sul fronte della navigazione quella rimane una delle soluzioni tecnologicamente possibili per ridurre le emissioni. Però noi abbiamo un tema di depositi e quindi io credo che dobbiamo lavorarci insieme, senza nessun approccio ideologico né per il sì né per il no, perché le cose non sono, soprattutto quando si tratta di questi nostri argomenti, per forza positive o per forza negative.

Forse su questo tema, dopo che abbiamo risolto un po' di emergenze, delle quali mi occupo adesso nella mia replica, forse una riflessione come sistema Paese la dobbiamo fare, per capire se su quel fronte quelle sono infrastrutture che noi riteniamo di poterci permettere, anche sul piano dell'impatto sociale che queste modifiche avrebbero nelle grandi città portuali.

Piano Invasi: il decreto è pronto e firmato. Ho chiesto di avviare la fase delle convenzioni. Inizieremo a spendere i soldi nel 2020 e abbiamo rifinanziato il piano per 50 milioni per il 2020, 2021 e 2022 nella legge di bilancio.

Sempre sui porti, scusate, non ho detto una cosa che per me è fondamentale, essendo una donna che viene da una sua professione di natura commerciale e di natura commerciale internazionale, io credo che complessivamente nel dibattito pubblico sull'economia italiana ci sia una sostanziale sottovalutazione del ruolo dei porti italiani, una sostanziale sottovalutazione, perché noi lì abbiamo un potenziale di crescita commerciale che quasi ci spaventa quando affrontiamo questa discussione. Se noi non guardiamo il sistema della logistica a livello integrato, consapevoli che abbiamo

i due terzi dei nostri confini a coste, e che siamo l'*hub* naturale del Mediterraneo, noi ci perdiamo una occasione di sviluppo, anche sul piano dell'insediamento di centri direzionali, non solo di attività manifatturiere, che peraltro ci servono, come sapete, moltissimo.

Ecco, non è un caso che i nostri porti siano diventati oggetto di attenzione internazionale, a volte, diciamo così, anche raccontata, se volete, come un'attenzione ostile, che non è ovviamente ostile, ma noi dobbiamo avere la consapevolezza che quello ha un potenziale di sviluppo enorme, perché anche nel dibattito pubblico vedo che in realtà è un po' sottovalutato.

Degli invasivi vi ho detto. Tema concessioni autostradali: ripeto quello che sto dicendo dall'inizio e consapevole che su un pezzo di quello che vi sto per dire arriveremo rapidamente ad una decisione, mentre un altro pezzo avrà dei tempi di gestazione più lunghi. Su tutte le concessioni autostradali oggi esistenti nel nostro Paese insiste una delibera dell'Autorità. L'Autorità chiede la revisione di queste concessioni, cosa che il Ministro e il Ministero farà.

C'è già un caso, un esempio, che è la A22 del Brennero, che nel suo rinnovo concessorio ha già recepito quella delibera sul fronte tariffario e sul fronte tariffario nel suo impatto con il piano degli investimenti. La medesima cosa verrà fatta sulle altre concessioni autostradali.

Poi ci sono situazioni di concessioni autostradali particolari. Ieri ho incontrato i sindaci dell'Abruzzo sulla vicenda dell'Autostrada dei Parchi, dove ha dato loro una scadenza ultimativa del 30 novembre per una proposta che il Ministro farà di una soluzione, con il Ministero ovviamente, da sola non combino niente.

Poi ci sono situazioni legate a vicende societarie. Ci sono situazioni particolari, ma sulla questione più particolare di tutte, cioè su quella legata alla questione del Ponte Morandi e quindi alla procedura e alla lettera di revoca che il Ministro inviò al concessionario a settembre dell'anno scorso, io ripeto quanto ho già detto in risposta ad un *question time* svolto in Assemblea un

mese fa, ripeto quanto già sostenuto dal Presidente del Consiglio dei ministri, Conte, nelle sue dichiarazioni legate alla fiducia: quella vicenda è una vicenda che ha una sua specificità, si sta lavorando con l'acquisizione di alcuni documenti. Non è che noi abbiamo delegato la Corte dei conti. Tra i vari documenti che abbiamo recepito, che sono stati recepiti da quella Commissione, c'è anche l'ultima relazione pubblicata dalla Corte dei conti alla fine di settembre, ma oltre a tanti altri documenti. E l'altra cosa che ho detto in quel *question time*, e che vi ripeto e che vi confermo, è che su quella vicenda sarà il Consiglio dei ministri a prendere una decisione, alla luce delle valutazioni dell'attività di questa Commissione. Ripeto e preciso quello che ho già detto. La revisione della concessione è una cosa... Guardate che noi abbiamo in ballo altre revisioni concessorie. Adesso guardo il collega di Forte dei Marmi, l'ex sindaco di Forte dei Marmi. Noi abbiamo temi concessionari aperti ovunque. Ne discutiamo spesso io e lui, ultimamente un po' meno, ma lo affronteremo.

Quindi questo tema delle revisioni, di come il privato gestisce il bene pubblico soprattutto su questi fronti, è inevitabile, naturale e normale, e, guardate, io vi dico, sano, è sano nel rapporto tra lo Stato e i privati, è una cosa sana, perché noi abbiamo un orizzonte che sono i nostri cittadini.

So che sono in ritardo, quindi vado veloce, però due cose ve le dico al volo, poi ne parliamo magari un giorno se mi dite quando devo tornare su questi due temi.

Primo, Nord e Sud non ci entro. Io qui avevo preso su la tabella con tutte le risorse. È del tutto evidente che anche il Nord ha bisogno di infrastrutture, però io che sono una donna del Nord e che sono stata richiesta di sbloccare le infrastrutture al Nord perché lì sono già finanziate, ci sono già i cantieri aperti, so che invece al Sud in molti casi dobbiamo ancora cominciare. E quindi io vorrei evitare che passasse l'idea che c'è una scelta.

C'è la necessità di chiudere la forbice della disuguaglianza geografica. Tutti lo dicono, lo dico anch'io, io proverò a farlo nel

mio piccolo per il tempo che mi sarà dato, per le mie capacità e per i soldi che abbiamo, però con... Perché non è che noi possiamo immaginare che lasciamo un pezzo del Paese senza il raddoppio delle linee ferroviarie, senza avere almeno l'alta capacità, se non l'alta velocità, senza avere superstrade a quattro corsie laddove non c'è possibilità di pedaggiare e quindi di immaginare procedure concessorie.

Comunque, due battute: uno, il regolamento collegato al Codice. I 180 giorni partono dalla pubblicazione della norma. Per noi la scadenza è il 18 dicembre, quindi contiamo di essere abbastanza puntuali nella presentazione del Regolamento Unico. Io per ora non vorrei proporvi modifiche al Codice degli Appalti, perché ritengo che se tutti i Ministri modificano il Codice degli appalti, guardando la durata media dei Governi, non facciamo più un appalto, nel senso che... Poi, per l'amor di Dio, tutti noi abbiamo l'ansia di rendere le cose migliori. Allora cosa fare per rendere migliore? Siccome con l'ultima modifica al Ministro e al Ministero sono stati dati degli strumenti amministrativi di intervento, tra cui il regolamento è il più importanti di tutti. Anche sulla modalità di espletazione delle gare, tanto per intenderci, sulle questioni della sicurezza sui cantieri, che a me sta molto a cuore, io prima vorrei muovermi così, nella certezza del quadro normativo e senza riaprire temi legislativi: usiamo tutti gli strumenti amministrativi per intervenire sul codice, poi quando abbiamo il quadro chiaro, valutiamo interventi legislativi puntuali, se riteniamo che manchino

ancora dei pezzi sul fronte semplificazione, sicurezza, anticorruzione, eccetera, eccetera. Ho finito presidente.

Un'ultima battuta sulle manutenzioni. Guardate che la rivoluzione delle opere pubbliche in questo Paese – pur essendo io notoriamente favorevole alle grandi opere ed essendo impegnata nello sblocco, o per via commissariale, o per via ordinaria, delle grandi opere – guardate che la rivoluzione è fare le manutenzioni. Ci è appena arrivata l'ennesima infrazione sul tema della sicurezza nelle gallerie. La rivoluzione è intervenire con sistematicità e qualità sul patrimonio esistente, perché se già nei prossimi sei mesi su questo tema si vedesse uno scatto in avanti, l'effetto sul PIL e sulle medie e piccole medie imprese, sarebbe straordinario, ma soprattutto sarebbe un modo per dare un segnale di vera sicurezza ai nostri concittadini. Grazie.

PRESIDENTE. Io ringrazio la Ministra De Micheli. È la prima volta, seppure abbiamo avuto poche occasioni dove siamo noi, quasi, a sfrattare il Ministro delle infrastrutture. Chiederemo che torni presto e intanto la ringraziamo per questa prima risposta alle domande dei Commissari. Ringrazio nuovamente il Ministro e dichiaro quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.05.

*Licenziato per la stampa
il 29 gennaio 2020*

PAGINA BIANCA



18STC0080070