

**COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

3.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 2 AGOSTO 2018

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALESSANDRO MORELLI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):	
Morelli Alessandro, <i>Presidente</i>	3	Morelli Alessandro, <i>Presidente</i>	4, 15, 16
Sull'ordine dei lavori:		Fidanza Carlo (FdI)	15
Morelli Alessandro, <i>Presidente</i>	3, 4	Maccanti Elena (LEGA)	16
Baldelli Simone (FI)	3	Pizzetti Luciano (PD)	15
Pizzetti Luciano (PD)	3	Romano Andrea (PD)	16
Romano Andrea (PD)	4	Scagliusi Emanuele (M5S)	16
Toninelli Danilo, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 4	Sozzani Diego (FI)	15
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, sulle linee		Stumpo Nicola (LeU)	15
		Toninelli Danilo, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	4

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Partito Democratico: PD; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Fratelli d'Italia: FdI; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE; Misto-Civica Popolare-AP-PSI-Area Civica: Misto-CP-A-PS-A; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Noi con l'Italia-USEI: Misto-NcI-USEI; Misto-+ Europa-Centro Democratico: Misto-+ E-CD.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ALESSANDRO MORELLI

La seduta comincia alle 14.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ha chiesto di intervenire sull'ordine dei lavori il collega Pizzetti.

LUCIANO PIZZETTI. Chiedo solo una cortesia.

Siccome abbiamo poco tempo, perché i lavori dell'Aula riprendono a breve, chiederei, come diceva il presidente, prima che si avviino i lavori, già la disponibilità del ministro a tornare per rispondere alle domande che i deputati vorranno rivolgergli, ammesso che ci sia il tempo per porre questioni già nella seduta di oggi, comunque a tornare rapidamente in commissione per il seguito dell'audizione.

SIMONE BALDELLI. Intervengo sostanzialmente sullo stesso tema.

Adesso abbiamo più o meno un'ora di tempo per lo svolgimento dell'audizione del ministro. Vorrei capire, di qui alla ripresa della seduta, quanto tempo il ministro pensa di occupare per lo svolgimento dell'intervento, in modo da capire se ci sarà modo di

fare delle domande ed eventualmente ricevere le risposte da parte del ministro.

Ci sono già stati altri episodi in altre Commissioni in cui i ministri sono arrivati, hanno ascoltato le domande formulate dai deputati, ma poi sono andati via. Vorrei capire se il ministro ha bisogno di mezz'ora o di un'ora di intervento o se riusciamo a fare delle domande e già ad aprire in questa seduta la fase delle risposte, chiaramente in base anche al contingentamento dei tempi delle domande. Se facciamo interventi di ore...

PRESIDENTE. Sentiamo direttamente dal ministro la sua risposta.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, presidente, e ovviamente grazie a tutti voi. Per me è emozionante, ed è un onore essere qua. Lo dico con totale sincerità.

Ai colleghi Pizzetti e Baldelli dico, ovviamente da persona che ha un totale e profondo rispetto per il Parlamento — ci mancherebbe altro — che do la disponibilità di un'ora. Penso che il mio intervento si aggiri tra i 40 e i 45 minuti. Io non sono il presidente — ci mancherebbe altro — e mi attengo alle disposizioni del presidente della Commissione, ma dedicherei almeno un'altra ora esclusivamente alle domande, poi decidete voi se anticiparle. Io voglio, ovviamente, ascoltarle e rispondere a voce.

Per me sono tanto più importanti le domande non solo per dare le risposte, ma per integrare strada facendo le mie linee programmatiche. Non penso, infatti, che quello che è scritto e che leggerò oggi è il totem all'interno del quale sarà impossibile muoversi, tutt'altro. È talmente importante quanto direte in questa Commissione, che io lo ascolterò e cercherò di fare il possibile

per affrontare i temi posti e mandarli avanti. Nella disponibilità vostra e del presidente di Commissione, proporrei, come è accaduto tra l'altro anche ieri nella Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici, in VIII, di rivederci a settembre.

Chiederei la cortesia, se mi posso permettere, presidente, che vi accordiate per un'unica giornata per le due Commissioni, ma cercherò di adeguarmi, ovviamente non sto pensando ad una seduta a Commissioni congiunte, in modo che possa rispondere a entrambe le Commissioni.

ANDREA ROMANO. Ringrazio il ministro Toninelli e, visto che si è detto disponibile a un'altra ora di discussione, chiederei la cortesia che ci indicasse una data già adesso, considerato che c'è voluto un po' di tempo, a dir poco, per averla qui in Commissione. Può, cortesemente, già indicarci una disponibilità di calendario? Ottobre, novembre, dicembre o la prossima settimana.

PRESIDENTE. Risponde il ministro, poi darei inizio all'audizione sulle linee programmatiche.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ovviamente, presidente, non rispondo direttamente, perché mi ricordo, essendo già stato in Commissione, che il botto e risposta non era giustamente consentito.

Detto questo, sarà mia cura comunicare alcune date immediatamente per il seguito dell'audizione di oggi, il prima possibile. Ho appreso, arrivando qua, che il tempo a nostra disposizione non era più dalla ore 14 alle ore 16, ma solo dalle ore 14 alle ore 15. Fino a ieri sera, il sottoscritto era a conoscenza che avremmo avuto due ore di tempo. Sarà sicuramente colpa mia non aver ricevuto la comunicazione circa la variazione dell'orario dovuta ai lavori dell'Assemblea.

La prossima settimana ci sarà il decreto-legge « dignità »: alla prima seduta utile, a fine agosto, sarò già al lavoro, quindi possiamo certamente fissare una data compatibilmente con le vostre esigenze.

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza.

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

Ringrazio il ministro per aver accettato l'invito della Commissione, per il quale abbiamo lavorato molto, come sapete.

Nel ringraziarlo per aver prontamente accettato l'invito della Commissione, do subito la parola al Ministro Toninelli per lo svolgimento della sua relazione.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie a tutti, innanzitutto, e buon pomeriggio. Grazie, presidente, e grazie ai colleghi deputati.

Come dicevo, sono onorato di presentare qui le linee programmatiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le parti di competenza di questa Commissione. Il nostro impegno, e lo voglio ribadire qui, è di rispettare il contratto di Governo ascoltando le istanze che ci verranno dal Parlamento nell'esercizio delle funzioni di indirizzo e di controllo.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è un dicastero che può intervenire nella quotidianità delle persone, incidendo sul miglioramento degli spostamenti, e dunque sulla qualità della vita, ma è anche un ministero del viaggio, e nulla più del viaggio può far crescere, progredire, migliorare e in definitiva può far sognare le persone.

Proprio nell'ottica di un miglioramento vero della qualità della vita, la cifra del nostro lavoro sarà quella di dotare il Paese di una rete di tante piccole opere diffuse, che servano realmente i cittadini.

Punteremo su una minore discrezionalità nella scelta delle priorità, focalizzandoci in particolare sull'intermodalità nei trasporti e su un'attenta cura del ferro.

Questo significa aumentare gli investimenti, soprattutto sulle tratte ferroviarie

regionali, e migliorare la manutenzione della rete. Centrale sarà il nostro impegno per rendere più efficiente il servizio dei treni e garantire, in particolar modo ai pendolari, viaggi puntuali, comodi e sicuri.

Proprio sulla sicurezza permettetemi di soffermarmi.

Lavoreremo con tutti i mezzi a nostra disposizione per dare più tutela a tutti gli spostamenti, che siano in treno, in auto, in moto o in bicicletta, a partire dall'implementazione di campagne di consapevolezza culturale. Bisogna usare correttamente qualsiasi mezzo e qualsiasi strumento o presidio di sicurezza. Questo è il messaggio che vogliamo e dobbiamo veicolare: salva la vita a noi stessi e agli altri.

Penso che sia importante che proprio da parte dello Stato, e quindi delle istituzioni centrali, si inizi a ragionare su una mobilità corretta e rispettosa della legalità prima ancora di cercare di ragionare su inasprimenti di sanzioni, dando il buon esempio e informando correttamente sulla rischiosità che può avere — andremo anche a trattarlo — l'uso di uno *smartphone* mentre si è alla guida. Stavolta, non bisogna per forza guardare ai Paesi del nord Europa, perché la stessa Spagna fa interventi di informazione culturale, secondo una cultura della mobilità, che è molto d'impatto e che penso riesca a ottenere un importante risultato.

In tal senso, investiremo soldi pubblici per garantire l'installazione di sensori antiabbandono sui seggiolini auto per bambini ed evitare tante morti assurde per una dimenticanza tanto banale quanto tragica. Mi pare che le prime notizie di questi minuti in Parlamento siano la conferma dei lavori che la Commissione sta svolgendo in sede legislativa — spero quindi in una rapida approvazione — di quella norma semplice, ma molto importante. Mi è arrivata pochi minuti fa la notizia che a Brescia è stata dimenticata una bambina a bordo di un'auto. Non è successo niente, ma dobbiamo fare di tutto per evitare anche un singolo caso.

Inoltre, colgo quest'occasione per annunciarvi che stiamo lavorando a un piano di incentivi per quegli enti locali che metteranno in campo tutte le politiche e gli

strumenti utili allo scopo di diminuire le vittime della strada sul loro territorio.

Il bollettino dei morti per incidenti stradali nel 2017 purtroppo è peggiorato: 95 vittime in più rispetto al 2016, un totale di oltre 3.300 vittime. Io non posso, e penso che nessuno possa accettare e tollerare un numero di vittime come questo. Nella struttura tecnica di missione all'interno del ministero, che conoscete benissimo, fatta di quelli che io chiamo ironicamente superconsulenti, ci saranno due persone proprio dedicate a questo, dare delle agevolazioni, degli aiuti agli enti locali che mettono in campo iniziative sovvenzionate e accompagnate dallo Stato per diminuire il numero delle vittime della strada. Una mobilità più lenta e una ciclabilità e pedonalità maggiore possono avere degli incentivi se si fanno diminuire il numero delle vittime all'interno della propria giurisdizione territoriale.

L'Europa punta a morti zero nel 2050, ma con questi numeri l'Italia purtroppo è totalmente fuori *target* e gli incentivi che erano stati destinati ai 27 Paesi europei per una diminuzione delle vittime non sono stati presi e non verranno presi nel 2020 dall'Italia, perché abbiamo mancato questi obiettivi.

Dobbiamo recuperare il *gap* e possiamo farlo anche investendo sulla capacità delle buone amministrazioni locali, come dicevamo, di rendere le proprie strade più sicure. Come dicevo, però, serve una forte azione culturale accanto a interventi normativi e infrastrutturali che consentano l'abbattimento del traffico veicolare privato, in modo da rendere soprattutto in città la mobilità in auto più lenta e regolare.

Investiremo inoltre delle risorse pubbliche per attuare un serio piano nazionale per le piste ciclabili, che spinga verso una mobilità dolce e *green* e garantisca più tutele per i ciclisti. Soldi pubblici verranno anche investiti sulla mobilità elettrica. Questo è uno dei punti nodali, menzionato nel contratto di governo. È nostra intenzione lavorare per un futuro a basse o zero emissioni e cercheremo di arrivare all'o-

biettivo di zero macchine inquinanti in circolazione entro il 2030.

Ora passerei ad illustrare i singoli temi delle linee programmatiche di pertinenza di questa Commissione. È per me molto importante iniziare con la mobilità sostenibile, che penso sia uno dei punti più importanti dei prossimi anni.

La mobilità collettiva, pulita e dolce rappresenta uno dei punti cardine delle linee di intervento dell'Esecutivo del cambiamento e di questo ministero.

In tema di mobilità sostenibile, come riportato nel contratto di governo, è necessario avviare un percorso finalizzato alla progressiva riduzione dell'utilizzo di autoveicoli diesel e a benzina. Il fine è ridurre l'inquinamento per contribuire concretamente a conseguire gli obiettivi contenuti nell'accordo di Parigi.

Investiremo nell'acquisto di veicoli ibridi ed elettrici e negli incentivi per interventi di *retrofit* per veicoli a combustione interna. Il contributo concesso, che dovrà essere attentamente aggiornato sulla base del tasso di diminuzione dei prezzi internazionali delle vetture elettriche, servirà a rafforzare la presenza sul territorio di un efficiente sistema infrastrutturale.

Stiamo cercando di far adottare un provvedimento forse banale, però spesso anche le banalità che hanno valore simbolico hanno il loro significato. Come ministero non ci sono in dotazione mezzi elettrici. Faremo una chiamata pubblica alle case automobilistiche che costruiscono 100 per cento elettrico, chiedendo di dare una disponibilità di mezzi, in modo tale da far capire che c'è nell'intenzione e nelle linee programmatiche del Governo e di questo ministero la centralità delle auto elettriche.

Introdurremo e esploreremo anche altre azioni di accompagnamento, quali ad esempio meccanismi premiali per l'incentivazione dei mezzi a bassissime emissioni, applicando la regola comunitaria del « chi inquina paga ».

Abbiamo predisposto un disegno di legge sulla mobilità sostenibile, che punta a sostituire gli automezzi e le attrezzature alimentati con motori endotermici con automezzi e attrezzature a trazione elettrica,

negli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia, aeroporti che sono *gate* intercontinentali e, quindi, primo biglietto da visita dell'Italia nei confronti del mondo.

Faremo in modo che il Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici assicuri una copertura capillare su tutto il territorio nazionale.

Nelle città, che rappresentano i nodi strategici della rete di mobilità sostenibile, è di fondamentale importanza implementare i piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), in linea con le linee guida della Commissione europea, per dotare le aree metropolitane di una adeguata offerta di trasporto sostenibile e sicuro, seguendo i principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione. Questi PUMS, infatti, si basano sull'intermodalità, sul potenziamento e sullo sviluppo di linee metropolitane, tranviarie e dei sistemi ferroviari metropolitani integrati e interconnessi tra loro, sulla mobilità ciclo-pedonale e sulla *sharing mobility*, con un parallelo e sostanziale miglioramento della qualità ed efficienza del servizio di trasporto pubblico locale. È, quindi, necessario concedere spazi pubblici per il *car-sharing*, a fronte di quote crescenti di vetture elettriche.

Incentiveremo lo sviluppo delle reti ciclabili urbane ed extraurbane e di un sistema di *bike-sharing* capace di integrare differenti sistemi di mobilità su ferro e su gomma.

Investiremo nella creazione di ciclostazioni in prossimità dei parcheggi intermodali, delle stazioni ferroviarie, metropolitane e degli autobus, nonché prossime ai siti di interesse turistico.

Abbiamo confermato lo stanziamento complessivo di 361,78 milioni di euro per la nascita del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche, un'infrastruttura che promuove la mobilità dolce e crea un'ulteriore attrattiva legata alle biciclette e al turismo sostenibile.

Lo schema di decreto è pronto e individua i criteri di ripartizione delle risorse dal 2016 fino al 2019. Per la ripartizione delle risorse stanziato, quindi, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attende

solo l'invio da parte delle regioni degli studi di fattibilità, che abbiamo provveduto a sollecitare perché non tutte le regioni hanno ancora inviato questi lavori.

Il sistema delle ciclovie turistiche è una realtà fatta di centinaia di chilometri di percorsi ciclabili: dal GRAB (Grande raccordo anulare delle bici) di Roma, il grande raccordo ciclabile, alle ciclovie del Sole e del Vento (Verona-Firenze e Venezia-Torino); dalla ciclovia dell'acquedotto pugliese a quelle del Garda, della Sardegna e della Magna Grecia; e poi la ciclovia tirrenica, la ciclovia adriatica e la Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia. Si tratta di un importante investimento per il destino economico di tante aree del Paese. Finalmente si punta su opere in perfetta simbiosi con il territorio circostante, sulla mobilità sostenibile e su una forma di turismo che porterà certamente nuovi posti di lavoro e opportunità economiche per i luoghi interessati. Novità per i ciclisti saranno contenute anche in una riforma del codice della strada.

Mi preme sottolineare che le ciclovie turistiche rappresentano solo il primo passo verso il Piano nazionale delle ciclabili, che costituirà un'alternativa strutturale per la mobilità quotidiana.

Sul fronte della *smart mobility*, in particolare della guida autonoma, stiamo sperimentando a Torino e a Modena quello che poi metteremo in atto su scala nazionale in relazione al progetto *Smart road*. Si punta a creare infrastrutture stradali su cui, grazie a un processo di trasformazione digitale, verranno introdotte piattaforme di osservazione e monitoraggio del traffico, modelli di elaborazione dei dati e delle informazioni, servizi avanzati per i gestori delle infrastrutture, la pubblica amministrazione e gli utenti della strada. L'obiettivo è creare un ecosistema tecnologico, fondato sui *big data*, favorevole alla sinergia tra infrastrutture e veicoli di nuova generazione, per migliorare la sicurezza e la fluidità del traffico.

Più in generale, sono convinto che le decisioni politiche debbano essere sempre fondate su dati scientifici e inequivocabili e non su criteri arbitrari e opportunistici.

Passiamo a un altro argomento molto importante, dopo la mobilità sostenibile. Ovviamente sono tutti argomenti importanti, ma penso che mobilità sostenibile e sicurezza stradale debbano avere un'attenzione particolare.

Come dicevamo nell'introduzione, il bollettino degli incidenti stradali segna un tragico aumento nel 2017 rispetto al 2016 (più 95 persone). Ci sono state 3.378 vittime. In totale si possono conteggiare dieci morti al giorno, che sono numeri ovviamente — lo ripeto — intollerabili.

Pochi sanno che l'Unione europea ha posto ai Paesi membri l'obiettivo di dimezzare entro il 2020 il numero delle vittime della strada, per arrivare poi a zero morti nel 2050. L'Italia sta miseramente fallendo, perciò vogliamo invertire la rotta, premiando gli enti locali virtuosi in grado di ridurre il numero di incidenti sulle loro strade.

A breve sarà discusso il decreto attuativo che obbliga i concessionari autostradali a mettere in sicurezza i *guard rail* dei percorsi su cui si registra il maggior numero di incidenti.

È nostra intenzione, inoltre, modificare il codice della strada per implementare la sicurezza in favore dell'utenza cosiddetta «vulnerabile», nello specifico bambini e ciclisti. Il Governo intende mettere il traffico a dieta e rendere più pulite e vivibili le nostre città.

Nelle more di una revisione più generale, da subito vogliamo procedere alla modifica dell'articolo 172 del codice della strada, prevedendo l'obbligo di installare dispositivi antiabbandono dei bambini sui seggiolini delle auto. La novità renderà obbligatorio l'acquisto di un dispositivo elettronico che avvisa di aver dimenticato il proprio figlio in auto, un modello come quello già in uso negli Stati Uniti. A sostegno dell'acquisto saranno previsti incentivi fiscali.

Ulteriori norme riguarderanno la sicurezza dei ciclisti. Si prevede, ad esempio, che le biciclette possano circolare nelle corsie preferenziali o nelle strade riservate al trasporto pubblico locale di linea nelle città, in presenza ovviamente dei necessari

requisiti di sicurezza. Verranno, inoltre, previste linee di arresto avanzate per i ciclisti ai semafori — penso che sia una bella norma — e si renderà più facile il trasporto di biciclette sugli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea.

Inoltre, puntiamo a permettere ai motorini elettrici di potenza superiore agli 11 kilowatt, che possono essere guidati solo da maggiorenni, di circolare nelle autostrade e nelle principali strade extraurbane, una misura che andrà a colmare un vuoto normativo e che ha l'obiettivo di incentivare l'uso di mezzi di trasporto a bassa emissione.

Riteniamo che solo un utente ben informato sui rischi conseguenti a condotte sbagliate alla guida possa evitare di recare danno a sé e agli altri. Per questo, promuoveremo campagne di sensibilizzazione culturale e di educazione stradale.

Parliamo ora dell'efficientamento del ministero e della transizione digitale. Una delle prime cose fatte all'atto dell'insediamento dopo il 2 giugno è stata la creazione di un tavolo di lavoro su appalti pubblici, quindi codice degli appalti, e semplificazione.

La prima cosa che ho chiesto, a titolo informativo, è stata se esistesse all'interno del ministero un codice, un manuale — non chiamiamolo codice — delle procedure amministrative, cioè se fossero mappate tutte le procedure amministrative all'interno del ministero, che ovviamente mi insegnate voi che sono assai numerose, e se di ogni procedura fosse indicato il singolo passaggio o processo amministrativo. No.

Ci sono alcune persone che lo stanno facendo, esperte in diritto amministrativo ed esperte in transizione digitale. Stiamo mappando tutti i processi amministrativi per un obiettivo molto chiaro. Anzitutto, si tratta di eliminare le duplicazioni e di accelerare i processi amministrativi, quindi semplificazione. Ovviamente, la semplificazione è un passaggio propedeutico al vero obiettivo, che non è un sogno, ma deve essere ed è un obiettivo raggiungibile, quello della transizione digitale. Si può digitalizzare — mi insegnate — solo se si è semplificato un procedimento. Se un procedi-

mento è complesso, digitalizzarlo è completamente inutile. Prima, cerchiamo di semplificarlo eliminando le duplicazioni. Questo significa, secondo me, anche trasparenza, e dopo passiamo alla digitalizzazione.

Questo potrebbe avere anche un altro importante risvolto sulla valutazione delle *performance* dei dirigenti. Che cosa accade oggi? Non è colpa loro, non è una critica, non è una polemica nei confronti dei dirigenti.

Abbiamo delle altissime eccellenze dirigenziali, ma sono tutte valutate ai massimi livelli, solitamente, alti o massimi livelli. È così perché non ci sono dei corretti parametri per la valutazione. La colpa è anche della politica, che deve partire per tempo e adottare la cosiddetta direttiva annuale, cioè linee di indirizzo chiare che la politica dà a chi? All'ente attuatore, l'amministrazione. Se non vengono date per tempo, l'ordinarietà sarà solo l'attività portata avanti dall'amministrazione. Fare una direttiva annuale seria, obbligarli a fare un piano strategico delle *performance*, al cui interno ci sono la semplificazione e la digitalizzazione, penso sia una buona cosa per tutti.

Un'altra cosa da fare, che faremo — sono convinto, perché questo tavolo di lavoro si sposta, ed è una bella cosa secondo me, spero secondo tutti, un tavolo che stiamo portando avanti a Palazzo Chigi con l'interessamento molto forte del Presidente del Consiglio Conte — è proprio di replicare quello che sta facendo questo ministero negli altri ministeri. Il cerchio si chiude con quello che io chiamo ironicamente il *Trip Advisor* della pubblica amministrazione.

Noi abbiamo un ministero che ha un enorme vantaggio, e cioè ha tutti i livelli di interlocutori, ha tutti i livelli di utenza: il singolo cittadino per la patente, il singolo imprenditore, il padroncino, per la revisione dell'autocarro, enti pubblici, persone giuridiche, imprese. Abbiamo tutti gli interlocutori che possano esistere. E tutti loro chiedono a noi dei servizi, ovviamente.

Riuscire a inserirli in un circuito di valutazione, ovviamente indiretto, delle *performance* penso che sia straordinario. Come? Permettendo, in modo vincolato ma non

vincolante per il giudizio, di esprimere una valutazione sul servizio ricevuto. La somma di tutte queste valutazioni andrà indirettamente a formare — e sottolineo indirettamente — la valutazione della *performance* organizzativa, della struttura amministrativa che si interfaccia. Perché ritengo che sia importante?

Oggi, vengono valutati ai massimi livelli responsabili di strutture amministrative che erogano servizi pubblici di scarso livello. Come si può essere scarsi di qua e bravi da questa parte? Non ci saranno più dirigenti valutati ai massimi livelli che dirigono e sono responsabili di strutture che invece lavorano male. Basta legare la valutazione della *performance* organizzativa a quella individuale.

Tornando nello specifico, uno degli obiettivi cardine della nostra azione di Governo, su cui siamo impegnati fin dal primo giorno, è anche quello della trasparenza.

Un primo punto è l'istituzione di un registro degli ingressi, con il quale deve essere certificata la presenza negli uffici del ministero dei diversi portatori di interesse, cittadini, imprese, istituzioni varie. Tutti i cittadini dovranno sapere in piena trasparenza chiunque sia venuto all'interno del palazzo e di che cosa si sia parlato.

È un'iniziativa — vi dico in tutta sincerità — un po' più complessa di quanto pensassi. La stiamo costruendo. In parte esisteva al MISE. La stiamo replicando, ovviamente di concerto anche con l'ANAC. Tra poco, chiunque entrerà al ministero farà un piccolo sforzo, si dovrà registrare prima *on line* su un contenitore all'interno del sito del MIT, ma prima per tutela delle stesse persone che vogliono interfacciarsi. Si saprà con chi si è parlato, quando si è parlato, di che cosa si è parlato.

Fondamentale in ottica di efficientamento e trasparenza sarà lavorare sulla semplificazione e digitalizzazione dei processi, realizzando la cosiddetta transizione digitale.

Su questo versante abbiamo istituito un tavolo tecnico composto da professionisti di altissimo profilo e competenza. L'obiettivo è di implementare e completare la semplificazione amministrativa e la cosiddetta

detta digitalizzazione del MIT affinché il ministero operi in modalità nativamente digitale, così da assicurare la qualità dell'azione amministrativa e dei servizi *on line*, garantire concretamente il diritto di accesso ai dati e ai documenti e abbattere i costi di amministrazione analogiche con procedimenti lunghi, ridondanti e costosi, per contribuire al governo del Paese attraverso dati di qualità aggiornati, completi, accessibili e aperti.

Si intende, dunque, far sì che la transizione al digitale del MIT diventi una buona pratica orientata agli utenti e di esempio e modello per le altre amministrazioni, in applicazione del principio di leale collaborazione. Attraverso la digitalizzazione dell'intera attività amministrativa, i cittadini, le imprese e le diverse istituzioni potranno accedere alle informazioni e ai documenti di cui necessitano direttamente da una postazione informatica di cui dispongono.

Significativo cambiamento si avrà nella definizione di un nuovo sistema di valutazione delle *performance* dei dirigenti, come vi dicevo, il cui lavoro sarà valutato in un'ottica di semplificazione e digitalizzazione, ponendo tra gli obiettivi di *performance* l'implementazione del codice dell'amministrazione digitale e l'attuazione della trasparenza. Sul loro raggiungimento sarà commisurata la parte della retribuzione che riguarda i risultati.

Un ruolo attivo sarà svolto dai cittadini, dalle imprese e dalle varie istituzioni, che sono i destinatari finali e usufruiscono dei servizi del ministero, i quali lasceranno un giudizio sulla qualità del servizio ricevuto. Questo avrà un effetto sulla valutazione delle *performance*.

Altro capitolo fondamentale, in cui penso che sia altrettanto fondamentale una transversalità di tutte le forze politiche presenti in questo Parlamento, è quello degli investimenti nell'Unione europea e della possibilità di scorporare dai vincoli europei gli investimenti cosiddetti ad alto moltiplicatore.

Ai fini di ogni concreta linea di indirizzo programmatico, nei settori complementari delle infrastrutture e dei trasporti sarà

indispensabile il ruolo del rapporto del Paese con l'Unione europea.

È noto, infatti, quale sia il peso di questo rapporto rispetto a qualsiasi reale intento di cambiamento dello sviluppo del Paese, quale sia l'impegno in questo senso da parte del Governo Conte e come questo si sia manifestato già in più occasioni.

Una delle principali soluzioni per il rilancio economico del Paese e dell'Unione europea nel suo complesso prospettata dal Governo Conte, infatti, su cui vi è anche un'ampia condivisione a livello teorico e una storica affermazione empirica, si concretizza in un incremento della domanda aggregata per mezzo degli investimenti, il rilancio dei quali mira a una crescita del PIL che consenta di diminuire il rapporto debito pubblico/PIL, in coerenza con le esigenze di spesa corrente, necessaria per attuare i provvedimenti indicati nel programma di Governo al ritmo con cui cresce il connesso gettito fiscale.

I motivi di interesse diretto da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per questo tipo di politica economica sono, quindi, molteplici. Conseguentemente molteplici sono i contributi specifici che il ministero può portare in tale ambito. È, infatti, possibile rilevare la pregressa condivisione di principio sulla necessità di investimenti nel settore di competenza del ministero.

Tra le possibili tipologie di investimenti, primario rilievo hanno gli investimenti in infrastrutture, compresi quelli in infrastrutture trasportistiche. Il riconoscimento di quest'esigenza politica e strumentale è avvenuto, come noto, già all'indomani dell'avvio della corrente legislatura europea, dal momento che essa era al centro del programma della Commissione europea fin dall'atto della nomina, e si è concretizzata nel cosiddetto piano Juncker, il cui programma prevedeva propriamente un piano in investimenti infrastrutturali.

L'esito del tutto insoddisfacente di quel programma e la necessità di un radicale intervento sotto questo profilo saranno oggetto dell'azione del Presidente del Consiglio e del Governo nel suo complesso. In questa sede si vuole evidenziare, tuttavia,

come vi sia un'ampia condivisione di base sulla necessità di interventi di questo tipo e come questa condivisione possa rappresentare il fondamento della successiva condivisione sul piano negoziale.

Gli investimenti infrastrutturali, infatti, hanno la caratteristica di rientrare tra quelli classificati comunemente ad alto moltiplicatore. Dalla dimensione del moltiplicatore dipende l'efficacia degli investimenti al fine del raggiungimento della finalità a cui l'azione del Governo in quest'ambito è preposta.

Per queste ragioni, sarà centrale l'interesse del ministero per la revisione del contesto di riferimento e per l'implementazione di una riforma europea finalizzata allo scorporo dal complesso delle regole sul bilancio degli investimenti infrastrutturali ad alto moltiplicatore.

Gli investimenti infrastrutturali, infatti, sono strumentali per l'attuazione degli altri provvedimenti indicati come essenziali dalle forze politiche che sostengono il Governo, dal momento che gli investimenti infrastrutturali sono indicati sia come complemento necessario per piani di politiche attive per il lavoro sia come priorità per lo sviluppo delle attività imprenditoriali e per l'attrazione degli investimenti privati.

Per quanto riguarda, invece, il trasporto pubblico locale e le ferrovie regionali, la manutenzione del ferro e il miglioramento della qualità dei servizi di trasporto pubblico locale saranno un ulteriore punto centrale della nostra azione di governo. Le ferrovie regionali e le tratte dei pendolari, in particolare, saranno tra le priorità assolute del mio mandato.

Bisogna avvicinare le varie aree del Paese, non solo attraverso l'alta velocità. Come in alcune esperienze internazionali, per esempio in Germania, per diminuire i tempi di percorrenza sulle medie distanze, per chiudere le maglie dell'alta velocità già realizzata, è sufficiente aumentare la velocità commerciale al di sopra dei 200 chilometri orari, utilizzando le innovazioni tecnologiche e con interventi mirati sulle linee esistenti, senza necessariamente realizzare infrastrutture nuove, costose e spesso impattanti sul territorio.

L'alta velocità in Italia è un'eccellenza, ma ora la sfida è rappresentata dal trasporto pubblico locale, che va migliorato e sviluppato integrando il modello dei treni di alta velocità.

Per ciò che concerne il trasporto ferroviario regionale, un primo importantissimo passo da compiere per rispondere a un'esigenza di mobilità veloce, sicura, sostenibile e a basso impatto ambientale è rappresentato dall'ammodernamento, nonché dal potenziamento delle linee ferroviarie preesistenti.

L'ammodernamento della rete locale è tra le priorità del ministero, così come il garantire maggiore sicurezza agli utenti del trasporto pubblico. Gli operatori del trasporto ferroviario regionale devono fare di più e meglio per rendere sicure le loro tratte. Bisogna essere intransigenti nel dare una concessione che riguarda un servizio pubblico essenziale quale i trasporti.

È indispensabile garantire un livello di tecnologia e di sicurezza su tutte le reti ferroviarie gestite dalle regioni, eventualmente ricorrendo all'esperienza di Rete ferroviaria italiana (RFI), che ha standard molto elevati. Le regioni possono già stipulare accordi con Rete ferroviaria italiana per l'adeguamento tecnico o l'ammodernamento delle reti di loro competenza, fino ad arrivare alla possibilità di affidare a RFI la gestione dell'infrastruttura.

È una delle cose che io penso sia importante fare. Il servizio concessionario ovviamente rimane in capo alle regioni — ci mancherebbe altro — ma laddove le regioni non riescono, essendo titolari delle linee ferroviarie regionali, a garantire standard di sicurezza equiparabili alla rete ferroviaria nazionale e l'Agenzia nazionale sulla sicurezza ferroviaria (ANSF) ne limita anche la velocità — e questo comporta maggiori disservizi e maggiori fatiche sopportate dagli utenti — io penso che sia giusto aprire un'interlocuzione con i presidenti di regione per riportare in capo a RFI queste linee regionali.

Per le linee di competenza regionale che assumono rilevanza per l'infrastruttura ferroviaria nazionale (stiamo parlando del decreto del 16 aprile 2018) valuteremo con le

single regioni interessate la possibilità di finanziare specifici progetti di ammodernamento e messa in sicurezza, nonché la possibilità, come si diceva, che la proprietà e la gestione delle stesse vengano ritrasferite allo Stato. Proprio a tal fine da settembre andrò personalmente sui treni e i binari che marciano male, per valutare insieme ai presidenti delle regioni in che modo assicurare la massima sicurezza, specie sfruttando le tecnologie già disponibili.

Voi mi insegnate che riuscire ad applicare gli *standard* di sicurezza del sistema di controllo marcia treno, che non esiste e non è presente in alcune linee regionali, significa far viaggiare più velocemente i treni. Se li fai viaggiare più velocemente, li fai viaggiare anche con maggiore sicurezza, ma puoi aumentare il numero delle corse e questo può dare una possibilità di miglior trasporto ai nostri utenti e magari anche evitare di costruire secondi binari, perché aumentare il numero delle corse aumentando la velocità potrebbe essere di per sé sufficiente a coprire le richieste dell'utenza.

La nostra azione di Governo si concentrerà sulla sicurezza dei tanti pendolari che ogni giorno usano il treno, perché siamo consapevoli che la ferrovia attualmente rappresenta l'unica soluzione di mobilità sostenibile per le medie e lunghe percorrenze.

Occorre, inoltre, recuperare risorse attraverso una politica tariffaria basata sull'analisi del rapporto tra costi e benefici, individuare e dare ascolto ai bisogni e alle esigenze del territorio, coinvolgendo gli interessati qualificati e tutti gli utenti.

Anche la qualità del trasporto pubblico locale e una mobilità urbana efficiente rappresentano una vera e propria priorità nazionale. È necessario elaborare specifici interventi funzionali a valorizzare il patrimonio esistente, allo sviluppo urbano sostenibile, all'integrazione modale e intermodale tra servizi sovvenzionati e servizi forniti in regime di libero mercato, per garantire al cittadino il diritto alla mobilità sancito dalla Costituzione.

L'elaborazione dei criteri sulla base dei quali le regioni dovranno definire i livelli

adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale rappresenta un'occasione imperdibile per stabilire un livello minimo di efficienza e di qualità dei servizi su base nazionale.

L'efficienza e la qualità del trasporto pubblico locale sono strettamente legate, inoltre, al rinnovo del parco mezzi (autobus, treni eccetera). Questo ministero, attraverso il finanziamento di uno specifico programma di rinnovo del materiale rotabile e la conseguente riduzione dell'anzianità media per essere in linea con quella europea, si pone l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio e migliorarne la sostenibilità ambientale, con particolare riferimento alle grandi aree urbane.

Faccio un piccolo inciso. Io stesso non ne ero a conoscenza. Da una prima interlocuzione che ho avuto dopo pochi giorni che ero insediato con i vertici dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, in particolare con il dottor Gargiulo, che è andato in pensione, mi è stato riferito che la maggior parte degli incidenti ferroviari consiste nell'investimento di pedoni. Dove? Io arrivo dalla campagna. Ciò avviene nel classico attraversamento di podisti o ciclisti che passano sotto la sbarra dei passaggi a livello con le cuffie. Mettere in campo un'attività di informazione, anche con degli esempi o delle immagini che possano emozionare, può essere un modo per evitare questi tipi di incidenti, che avvengono per una cattiva informazione. Un treno ad alta velocità percorre tanto spazio in pochissimi secondi.

Passiamo ora alle capitanerie di porto e alla gestione dei flussi migratori, che non vi nascondo essere una delle materie in cui è stato maggiormente impegnato il mio ministero in questi sessanta giorni.

Sul tema migrazione l'Italia continuerà a salvare vite umane ed è prezioso e imprescindibile il ruolo svolto dalla Guardia costiera italiana, che ha salvato oltre 600.000 vite solo negli ultimi quattro anni.

Alla luce di ciò, è necessaria un'azione di responsabilità di tutti i Paesi europei e dell'Unione europea in particolare, perché l'Italia non può essere abbandonata a se stessa e non può rimanere sola in Europa

a gestire tutti i flussi. I nostri porti sono e saranno aperti a tutti coloro che rispettano il diritto internazionale, ma la nostra azione di Governo è tesa ad affermare il principio che chi sbarca in Italia sbarca in Europa. In questo senso, grazie al Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, abbiamo iniziato a ottenere i primi successi a livello europeo con la condivisione da parte degli altri Stati membri dell'accoglienza dei migranti.

Riteniamo, in tale ottica, che sia necessaria un'analisi approfondita e totale di tutta la normativa marittima internazionale, contemplando una richiesta di riforma delle convenzioni internazionali, per gestire più correttamente le situazioni critiche.

È concreto lo sforzo che la nostra Guardia costiera sta facendo per consentire alla Libia di presidiare meglio la propria area di mare SAR (*search and rescue*) e per rendere più efficiente il centro di coordinamento dei soccorsi di Tripoli.

Il Consiglio dei ministri del 2 luglio scorso ha approvato il provvedimento denominato « Disposizioni urgenti per la cessione di unità navali italiane a supporto della Guardia costiera del Ministero della difesa e degli organi per la sicurezza costiera del Ministero dell'interno libici ». Con questo provvedimento il dicastero che guido, attraverso le capitanerie di porto-Guardia costiera, fornirà al governo di Tripoli dieci motovedette Classe 500, più la formazione al personale libico per il loro utilizzo. Stiamo parlando di un impegno economico che sfiora 1,5 milioni di euro, a fronte di un costo complessivo del provvedimento di 2,5 milioni.

Inoltre, grazie a un emendamento approvato pochi giorni fa in Parlamento al decreto « motovedette », abbiamo ottenuto che il corpo della Guardia costiera possa utilizzare droni per attività di ricerca e soccorso e di polizia marittima. In questo modo la Guardia costiera avrà uno strumento in più per salvare vite umane ed espletare al meglio i suoi molteplici compiti.

Un altro ambito molto importante è quello degli aeroporti. Anche nel settore

del trasporto aereo con il mio ministero vogliamo ribaltare l'ottica tradizionale incentrata sulle infrastrutture e sugli investimenti a prescindere dalle reali esigenze dell'utenza e dei territori.

Il mio interesse è quello di migliorare la connettività innanzitutto delle aree remote e disagiate del Paese, da sempre messe in secondo piano rispetto ai territori economicamente più forti e maggiormente serviti da collegamenti aerei interconnessi con le altre modalità di trasporto. Pertanto, intendendo promuovere una nuova visione per la realizzazione di una rete della mobilità aerea che garantisca uguaglianza di diritti e opportunità ai cittadini e alle imprese su tutto il territorio nazionale, privilegiando le aree periferiche e indirizzando gli investimenti alla riduzione delle sperequazioni attualmente esistenti.

Garantire infrastrutture e servizi aerei efficienti alle collettività dei territori minori sarà una priorità di questo Governo. In particolare, è nostro intendimento assicurare una corretta competizione dei vettori che operano negli aeroporti nazionali, senza tutelare situazioni di monopolio di fatto che lasciano i passeggeri in balia di disservizi e di mancanza di tutele, sia nella riprotezione dei viaggi sia nelle necessarie informazioni in caso di scioperi.

I passeggeri costituiscono il fulcro del complesso mondo aeroportuale e la tutela dei loro interessi deve essere di primario rilievo per l'intero comparto. Noi daremo voce in primo luogo alle esigenze dei passeggeri.

Un altro settore in cui ritengo sia prioritario intervenire è quello dei servizi cosiddetti *handling*, cioè l'assistenza a terra negli aeroporti. La scarsa qualità di tali servizi ha tra le sue cause un mercato frammentato, con una pluralità di operatori che utilizzano spesso soggetti terzi per la prestazione dei servizi e che sfruttano manodopera priva di qualificazione a basso costo.

Naturalmente, siamo anche interessati a favorire la connessione intermodale per rendere più facile l'accesso ai fruitori del trasporto aereo e a incentivare il trasporto merci per via aerea ad alta deperibilità o

ad alto valore aggiunto attraverso lo sviluppo di reti logistiche dedicate.

Per quanto riguarda il capitolo specifico di Alitalia, siamo convinti che non vada semplicemente salvata in un'ottica di mera sopravvivenza economica, bensì rilanciata nell'ambito di un piano strategico nazionale dei trasporti che non può prescindere dalla presenza di un vettore nazionale competitivo con il 51 per cento in capo all'Italia e con un partner industriale in grado di farla volare.

Sono in corso da parte di questo Governo le interlocuzioni necessarie con tutti i *player* internazionali per assicurare un futuro a quest'azienda, per tutelare al meglio le esigenze dei lavoratori e dell'intero gruppo.

Vogliamo un risanamento di Alitalia, con l'eliminazione di tutti gli sprechi, e ce ne sono stati tanti, che hanno determinato questa crisi. Vogliamo che la futura *governance* garantisca la realizzazione di un piano industriale che sappia cogliere tutte le opportunità offerte dalle rotte internazionali non solo tradizionali, ma anche verso nuove destinazioni.

Per quanto riguarda l'autotrasporto, questo settore resta vitale per il traffico merci che attraversa il nostro Paese. Il sistema pulviscolare delle imprese, per quanto raccolte sotto autorevoli sigle federali, necessita di un sostegno particolare, specie in chiave di lotta al *dumping* e all'abusivismo. E sapete perfettamente quale concorrenza sleale oggi ci sia da parte di alcuni Paesi dell'est Europa.

È necessario proseguire sulla linea dettata dalla *Road Alliance* riconducendo il cabotaggio alla sua originaria natura di attività provvisoria, prevedendo l'applicazione della nuova disciplina del distacco dei lavoratori e rafforzando le attività di controllo sulle operazioni di cabotaggio svolte in Italia da vettori stranieri.

Rilanceremo la cosiddetta consulta per l'autotrasporto quale luogo di incontro tra gli interessati di tutti i settori e le istituzioni pubbliche.

Relativamente all'allungamento dei tempi necessari per lo svolgimento degli esami e per la revisione dei mezzi — questo è il

settore da cui questo ministero e il sottoscritto stanno ricevendo il maggior numero di segnalazioni, le revisioni, quindi dobbiamo fare qualcosa — dovrà essere istituito un *iter* più veloce valutando l'introduzione di controlli anche a officine private e la riattivazione dei centri mobili di revisione. Il ministero produrrà una semplificazione della prassi in materia. Ci stiamo già lavorando.

In relazione al tema del trasporto eccezionale, oltre a favorire la diffusione di buone prassi, come quella di protocolli d'intesa interistituzionale, sarà steso un *dossier* che si possa tradurre in disegno di legge per modificare il codice della strada, reintroducendo il vincolo del pezzo unico indivisibile.

Per quanto riguarda la tassazione sui carburanti, in Italia essa eccede la media europea, 71,3 contro 62,7, e il prezzo del gasolio in Italia è di conseguenza il più alto d'Europa. Anche per questo confermeremo i rimborsi integrali degli aumenti dell'accisa sul gasolio per gli usi commerciali limitatamente ai veicoli meno inquinanti.

Costituiremo, infine, tavoli di lavoro per impostare i contenuti di forme di incentivazione per l'aggregazione delle imprese di autotrasporto e per proseguire le politiche di incentivazione finalizzate allo svecchiamento del parco veicolare, al sostegno della competitività, all'acquisto di veicoli a carburanti alternativi o *dual fuel*.

Altro capitolo molto importante nonché molto attuale è quello relativo ad ANAS e Ferrovie.

Per quanto riguarda ANAS, l'obiettivo è quello di migliorare la qualità della pianificazione e della progettazione. Sulla questione riguardante la fusione Ferrovie dello Stato e ANAS il Governo ha svolto un'attenta analisi avvalendosi della consultazione degli operatori interessati. Tutti — e sottolineo tutti — hanno convenuto sulle criticità della fusione che non sarebbero state adeguatamente valutate. Le eventuali sinergie industriali, infatti, possono essere realizzate ugualmente — non era necessaria la fusione — a prescindere da una fusione che rappresenta un fallimento annunciato secondo le considerazioni già svolte fin

dall'annuncio dell'operazione e che hanno trovato conferma nei recenti approfondimenti del ministero.

Su FS permettetemi un piccolo inciso. Questo ministero è stato accusato di volere occupare poltrone nel consiglio di amministrazione di FS. Non c'è mai stato, e ve lo dico con la totale sincerità, neppure il pensiero di mettere in atto questa volontà. C'era semplicemente l'attesa che fosse applicata la clausola etica presente nello statuto di FS, che prevede la decadenza automatica dell'amministratore delegato in caso di rinvio a giudizio per determinati reati. Era il caso, ed è una decadenza automatica.

Il consiglio di amministrazione non ha voluto dar mandato senza le giustificazioni che noi abbiamo ritenuto pertinenti. Questo ha comportato l'obbligo di utilizzare la cosiddetta legge Frattini sullo *spoils system*, ma penso che aver scelto come amministratore delegato e come presidente due persone, il primo soprattutto, che operavano già da grandi dirigenti interni di FS, di cui il primo da vent'anni, avendo partecipato anche al successo dell'alta velocità in Italia, sia proprio un segnale di continuità e di valorizzazione delle risorse e delle eccellenze interne.

Abbiamo anche confermato nel consiglio di amministrazione due membri dell'ex consiglio di amministrazione, che si erano dimessi in dissenso rispetto alle decisioni prese di mancata decadenza dell'amministratore delegato. C'era tutto meno che la volontà di occupare poltrone.

L'ultimo capitolo è quello delle concessioni autostradali, sperando di essere rimasti nei tempi. Stiamo procedendo all'aggiornamento dei piani economico-finanziari annessi alle convenzioni che regolano le concessioni autostradali. L'indirizzo nel quale ci stiamo muovendo è quello di assicurare un livello tariffario sostenibile per l'utenza anche commisurando le tariffe con gli investimenti, la manutenzione e i livelli di servizio offerti da queste concessionarie, prevedendo anche a carico delle società un programma di interventi finalizzati a incrementare gli *standard* di sicurezza.

In occasione della predisposizione degli atti convenzionali di recepimento dell'aggiornamento dei piani, sarà comunque verificata la possibilità di adottare su base condivisa un adeguamento delle pattuizioni rivolto alla migliore gestione dei rapporti, onde prevenire contenziosi, ovvero finalizzati alla maggior tutela dell'interesse pubblico.

Grazie, presidente. Grazie a tutti per avermi ascoltato.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il Ministro Danilo Toninelli, do ora la parola agli onorevoli colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

LUCIANO PIZZETTI. Intervengo sull'ordine dei lavori.

Ovviamente chiediamo, avendo lei saltato, signor ministro, tutto il capitolo sulle grandi opere, di poter proseguire quest'interlocuzione non a settembre, ma già lunedì e martedì, compatibilmente con i suoi impegni e con i lavori dell'Aula, in modo che ci sia la possibilità di approfondire anche la parte di cui lei non ha parlato nella sua relazione.

CARLO FIDANZA. Mi associo alla richiesta del collega Pizzetti.

Devo dire, ministro, senza entrare nel merito della sua relazione, che ci ha raccontato per dieci minuti come sta riorganizzando il suo ministero, come vuole che questo diventi modello anche per la riorganizzazione degli altri. È sembrato per un momento il Ministro per la pubblica amministrazione. Se avesse utilizzato quei dieci minuti per parlarci delle grandi opere, forse oggi avremmo fatto un passo avanti in più. Ieri l'ha fatto nell'analoga Commissione infrastrutture al Senato. Credo che sarebbe stato opportuno farlo anche in questa sede. Non capiamo per quale motivo abbia ritenuto di non doverlo fare, forse per ragioni di comunicazione esterna, ma se non ne ha parlato lei, parleremo noi del fatto che non ha parlato della TAV e delle grandi opere inevitabilmente. Sarebbe stato più corretto parlarne oggi.

DIEGO SOZZANI. Intervengo solo in relazione all'organizzazione futura.

Dal momento che il ministro ha letto una relazione scritta chiedo se sia possibile averne copia per tutti i commissari. Riteniamo che le domande che deve fare il Gruppo di Forza Italia siano molte, in quanto la relazione non solo non è stata esaustiva, ma ci è sembrata anche estremamente povera di contenuti. I tempi nei quali formalizzeremo le nostre domande dovranno essere congrui al fine di poter avere una risposta completa da parte del ministro.

Visti i tempi con i quali avevamo richiesto quest'audizione, è infatti trascorso davvero molto tempo dal momento della richiesta al momento dell'effettivo svolgimento di quest'incontro, chiediamo se è possibile avere copia della relazione del ministro, in modo da poter rivolgere al ministro i nostri quesiti.

NICOLA STUMPO. Anch'io chiedo che si possa continuare l'audizione del ministro tra lunedì e martedì della prossima settimana. Non entro nel merito della relazione di oggi, perché sarebbero tanti i punti su cui discutere e tanti su cui, più che approfondire, iniziare una discussione che non abbiamo ascoltato, non soltanto sulle grandi opere, ma anche su altre infrastrutture e in generale su un'idea di visione complessiva, quella che deve avere un ministero come questo, di cosa significa fare rete tra le varie infrastrutture.

Secondo me, c'è bisogno di una discussione più approfondita. Non si può rinviare il seguito della discussione a settembre, perché io penso che i lavori di questa Commissione derivino anche e soprattutto dalla discussione che si fa con il Governo. Non vorrei trovarmi da un giorno all'altro una serie di provvedimenti governativi, come è giusto che sia — ci mancherebbe altro — che vanno avanti nella discussione parlamentare, mentre noi non ne abbiamo potuto discutere.

Pertanto, è bene che tra lunedì e martedì si trovi modo e tempo — non so neanche se una seduta basterà, vista la quantità di cose che ci sarebbe da discutere — per fare la prima discussione e alla ripresa,

dopo le vacanze, avere la possibilità di continuare a lavorare con un rapporto costruttivo. Nessuno pensa di dover tenere un atteggiamento eccessivamente critico e polemico senza ragione. Io voglio lavorare, perché insieme si faccia in questa legislatura qualcosa di utile per il Paese.

EMANUELE SCAGLIUSI. Intervengo anch'io sull'ordine dei lavori. Io penso che il ministro abbia già dato la disponibilità a tornare, quindi dipenderà da come sono organizzati i lavori sia di Commissione che d'Aula della prossima settimana. Più che altro occorrerà trovare uno spazio compatibilmente con gli impegni di tutti.

Ai colleghi vorrei ricordare che nella scorsa legislatura il Ministro dei trasporti non è mai venuto in Commissione a parlare delle linee programmatiche. È chiaro che non bisogna copiare i cattivi esempi. Il ministro ha dato la disponibilità, ma purtroppo la riduzione del tempo è dovuta alla compressione dei lavori d'Aula. Naturalmente cerchiamo di trovare il migliore compromesso.

ANDREA ROMANO. Vorrei sottolineare che fra i temi non trattati oggi dal ministro

rientra anche l'economia portuale, sulla quale non c'è stato un solo cenno, nemmeno una parola, nemmeno una virgola. Sarebbe utile davvero, vista l'importanza dell'economia portuale per il nostro Paese, che ce ne occupassimo al più presto.

ELENA MACCANTI. Signor ministro, noi la ringraziamo ovviamente per questa relazione, che è stata di ampio respiro e ci ha dato un indirizzo, ma anche noi avremmo piacere di approfondire alcune tematiche con lei, quindi in base ai suoi impegni speriamo di rivederla presto.

PRESIDENTE. Lunedì si svolgerà la seduta in sede legislativa e l'Ufficio di presidenza al fine di programmare i lavori della Commissione.

Ringrazio il Ministro Danilo Toninelli per la sua disponibilità e rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.55.

Licenziato per la stampa

il 29 gennaio 2019

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



18STC0025730