

**COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

4.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 SETTEMBRE 2018

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALESSANDRO MORELLI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **DIEGO DE LORENZIS**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Bagnasco Roberto (FI)	25
Morelli Alessandro, <i>Presidente</i>	3	Bruno Bossio Vincenza (PD)	25
Sull'ordine dei lavori:		Donina Giuseppe Cesare (Lega)	10
Morelli Alessandro, <i>Presidente</i>	3	Fidanza Carlo (FdI)	6
Pizzetti Luciano (PD)	3	Mulè Giorgio (FI)	7, 10, 22
Seguito dell'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Paita Raffaella (PD)	5, 21, 27
De Lorenzis Diego, <i>Presidente</i>	21, 23, 25, 26, 27	Pizzetti Luciano (PD)	24
Morelli Alessandro, <i>Presidente</i>	3, 10, 12	Rotelli Mauro (FdI)	22
		Scagliusi Emanuele (M5S)	3
		Sozzani Diego (FI)	23
		Stumpo Nicola (LeU)	11, 24
		Toninelli Danilo, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	12, 26

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 14.05.

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.

LUCIANO PIZZETTI. Buongiorno, presidente. Buongiorno, Ministro. Vorrei fare una dichiarazione preliminare.

A seguito di quanto accaduto in Aula con la posizione della questione di fiducia, noi non abbiamo acconsentito sul fatto che oggi si tenessero le sedute di Commissione e le previste audizioni dei ministri. Facciamo un'eccezione per l'attività di questa Commissione e per la presenza del Ministro Toninelli, sia per la delicatezza delle questioni che qui vengono oggi trattate, sia per gli eventi che sono accaduti, che sono di diretta competenza del Ministro. A motivo di questa importanza non abbiamo sollecitato, come in tutti gli altri casi, che le Commissioni venissero sconvocate, in relazione anche all'apposizione della questione di fiducia.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Pizzetti. Vi ringrazio anche per la sensibilità rispetto ai problemi di cui tutti conosciamo la gravità.

Se non ci sono altre questioni, iniziamo con le domande al Ministro, che ne ha già ricevute altre e fornirà poi le risposte.

Seguito dell'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 il seguito dell'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.

Ricordo che nella giornata del 2 agosto 2018 il Ministro ha svolto una relazione sui temi oggetto di questa audizione. Essendo il Ministro già intervenuto, avevamo quindi deciso di lasciare lo spazio per gli interventi dei rappresentanti dei Gruppi nella seduta di oggi.

Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

EMANUELE SCAGLIUSI. Grazie, presidente. Ringrazio il Ministro per la disponibilità a tornare in Commissione dopo l'audizione sulle linee programmatiche. Già quando ci ha esposto le linee programmatiche, nella scorsa audizione, emergeva chiaramente il *focus* sui cittadini, sulla sicurezza, sui loro bisogni e sulle loro esigenze. Oggi la priorità data alla sicurezza emerge in modo ancora più netto dalle scelte che il Governo ha fatto anche in seguito a quello che è successo il 14 agosto a Genova. Non mi soffermerò in questo intervento su quella tematica, poiché il Parlamento ha già avuto modo di discuterne sia con le audizioni del

Ministro, sia nelle Commissioni competenti, sia in Aula.

Volevo soffermarmi, in particolare, su alcuni punti presenti nelle linee programmatiche che il Ministro ci ha esposto nella scorsa audizione. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti interviene sugli aspetti concreti della quotidianità delle persone. In questo senso ritengo degna di nota la volontà, dichiarata sin dal suo insediamento, di dotare il Paese di una rete di tante piccole opere diffuse che servano realmente ai cittadini.

In passato ci si è concentrati troppo sulla realizzazione di grandi opere dalla dubbia utilità, che adesso, giustamente, il suo ministero sta sottoponendo a un'attenta analisi costi-benefici, trascurando l'ordinaria amministrazione di tutte le nostre infrastrutture. È giunto il momento di monitorare tutte le infrastrutture in modo sistematico e di realizzare nuove opere infrastrutturali laddove ci sia un'esigenza specifica del territorio e della Nazione.

Abbiamo accolto con grande piacere la volontà di lavorare finalmente sulla semplificazione e sulla digitalizzazione dei processi interni al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in modo da assicurare la qualità dei servizi *online*, il diritto di accesso a dati aggiornati e completi e l'abbattimento dei costi di amministrazioni analogiche con procedimenti lunghi, ridondanti e costosi, per contribuire al governo del Paese attraverso dati di qualità aggiornati, completi, accessibili e aperti anche a tutti i cittadini, come è avvenuto negli scorsi giorni.

C'è bisogno di un Paese normale, che punti con decisione a un miglioramento della sicurezza nei trasporti e che guardi anche all'eccellenza e alle nuove tecnologie. In questo senso sono contento della sua fermezza nel puntare all'efficientamento e al miglioramento del servizio ferroviario per garantire viaggi puntuali, comodi e sicuri, soprattutto ai pendolari. Penso, in modo particolare, a quando ha detto sul fatto che gli operatori del trasporto ferroviario regionale devono fare più e meglio per rendere sicure le loro tratte.

Per questo motivo vorrei chiederLe, visto che RFI vanta una rete ferroviaria di circa 17 mila chilometri e ha una capacità organizzativa di eccellenza, quando sarà concreta e attuabile la possibilità di trasferire la proprietà e la gestione di tutta la rete ferroviaria nazionale a RFI per garantire anche sulle reti attualmente di competenza regionale il livello di tecnologia e sicurezza già presente in gran parte del territorio nazionale. Da pugliese, mi auguro naturalmente che episodi come quello avvenuto sulla tratta Andria-Corato nel 2016 non si possano più ripetere.

Sul Piano per gli incentivi per gli enti locali, che si adopereranno per diminuire le vittime della strada sul loro territorio, mi auguro che ci sia una netta inversione di tendenza rispetto al passato in materia proprio di fondi per la sicurezza. Le chiedo di adoperarsi per ottenere il massimo dagli incentivi economici previsti dall'Unione europea sulla sicurezza stradale, affinché l'Italia si metta al passo con l'Europa, che punta all'obiettivo di zero morti nel 2050.

Come Commissione Trasporti, stiamo lavorando su modifiche al codice della strada, spostando finalmente il *focus* sull'utenza cosiddetta vulnerabile, nello specifico i bambini, con il provvedimento che abbiamo già approvato qui alla Camera relativo all'introduzione del dispositivo anti-abbandono e che è adesso in discussione al Senato. Bisogna, però, ancora lavorare sulla questione della sicurezza dei pedoni e dei ciclisti. Non possiamo non comprendere fra le priorità anche l'abbattimento del traffico veicolare privato, in modo da rendere le città più vivibili e meno inquinate.

In questo senso ritengo molto positive la volontà di lavorare per un futuro con auto a basse o zero emissioni entro il 2030 e l'apertura alla circolazione di motoveicoli elettrici di potenza superiore agli 11 kilowatt sulle autostrade e sulle principali strade extraurbane.

In prospettiva è necessario lavorare anche su incentivi per l'acquisto di veicoli ibridi ed elettrici, per interventi di *retrofit* sui veicoli a combustione interna, insieme al rafforzamento della presenza su tutto il territorio nazionale di un efficiente sistema

infrastrutturale di ricarica. Attualmente il nostro Paese ne è abbastanza carente.

L'efficienza e la qualità del trasporto pubblico locale sono strettamente legate, inoltre, al rinnovo e all'aumento del parco mezzi. Il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso il finanziamento di uno specifico programma di rinnovo del materiale rotabile e la conseguente riduzione dell'anzianità media, si sta mettendo in linea con quello che avviene negli altri Paesi europei. L'obiettivo, dal nostro punto di vista, è sempre quello di migliorare l'efficienza di questo trasporto pubblico locale.

RAFFAELLA PAITA. Ministro, avrei voluto porle tutta un'altra serie di domande, ma l'urgenza ora è, ovviamente, relativa al tema di ciò che è accaduto a Genova. Spero di poterle porre anche altri quesiti, ma do priorità a una serie di domande su questo tema.

Domani è annunciata l'adozione di un decreto-legge che tratterà del tema. Ovviamente, so benissimo che dentro quel decreto ci sarà una serie di provvedimenti che non riguardano solo ed esclusivamente questo ministero. Mi attengo, quindi, rigorosamente a ciò che, invece, è competenza di questo ministero.

Devo anche dire che, se uscirà un decreto-legge in grado di fornire una risposta alla realtà di Genova, ne sarò lieta. Tuttavia, è passato un mese, periodo nel quale ancora non abbiamo capito una serie di questioni preliminari necessarie al fine di poter capire come andare avanti e affrontare l'emergenza di quel territorio.

La prima domanda è: avete deciso quale sarà il soggetto che smonterà o comunque abatterà in parte il ponte? E qual è il soggetto che ricostruirà lo stesso? Avete deciso quale sarà il soggetto che lo ricostruirà? Nel caso in cui fosse Fincantieri, come è emerso più volte dalla stampa, con quale tipo di procedura intendete andare avanti? Avete fatto approfondimenti e ci potete già dire se è necessaria una gara oppure no? Questa è una questione che non necessita soltanto di un chiarimento con l'Europa, ha bisogno di un approfondimento molto preciso.

Peraltro, quello che non è ancora chiaro è se intendete muovervi all'interno del progetto presentato da Renzo Piano oppure se ci sono altri tipi di suggestioni o progettualità che sono state prese in considerazione dal ministero.

Avete deciso di nominare o meno un commissario deputato alla funzione di ricostruzione, oltre che a quella di emergenza? Infatti, su questo aspetto una decisione all'inizio di questa vicenda era già stata presa.

Quanto tempo vi siete presi e in che cosa consiste nel dettaglio la cosiddetta « analisi costi-benefici » per sbloccare l'iter della realizzazione della Gronda? Naturalmente in questo contesto e immagino anche per quanto riguarda lei ci sono opinioni differenti sul tema, però non c'è dubbio che questa è un'opera cantierabile, quindi, se voi deciderete di andare avanti, ci dovete dire in quali tempi e con quali risultanze rispetto all'analisi costi-benefici; se, invece, deciderete di bloccare questo iter, anche in questo caso dovete chiarire come è possibile affrontare la situazione del traffico genovese anche in presenza di una ricostruzione — io mi auguro — il più possibile rapida del ponte.

Se tutti questi elementi andassero a segno, che tempi prevedete per la realizzazione del ponte? Mi riferisco ai tempi reali, effettivi.

Come intendete rafforzare il sistema di trasporto ferroviario? Vi sarà noto che anche i lavori del nodo di Genova, altra opera importantissima e complessa, su cui in questo caso c'è un'unanimità di vedute sulla funzionalità dell'opera da parte delle forze politiche, sono in stallo da molti anni. Ha avuto processi di rallentamento, poi c'era stata una ripresa dei lavori e adesso è di nuovo in grande difficoltà. Come intendete recuperare il ritardo accumulato?

Queste sono una serie di domande preliminari. Io chiederei anche di poterne porre altre successivamente. Una ovviamente, anche se non è direttamente collegata alla ricostruzione del ponte Morandi, riguarda le opere pubbliche del territorio genovese e ligure ed è relativa al Terzo valico, perché anche quest'opera è stata sottoposta alla

cosiddetta revisione dell'analisi costi-benefici. Avete fatto questa revisione dell'analisi costi-benefici? Per un'opera già avviata è abbastanza singolare che si faccia una revisione dell'analisi costi-benefici, nel senso che si dà per scontato che ci sia già in premessa, però qui siamo ormai alla commedia dell'assurdo, quindi le chiedo comunque in ogni caso quando deciderete di darci atto e cognizione di ciò che avete deciso e quali risultanze avrà questa analisi che state facendo.

Queste sono le prime domande. Siccome domani avete annunciato l'adozione del decreto-legge, io mi auguro che Lei voglia utilizzare questa circostanza per darci, non tutte le risposte contenute nel decreto che - ripeto - riguardano anche altri ministeri e altri ruoli, ma sicuramente per ciò che compete direttamente a questa Commissione, dal punto di vista della correttezza istituzionale, Le chiedo di volerlo anticipare oggi.

CARLO FIDANZA. Presidente, mi permetta di dire in apertura che ritengo piuttosto inusuale e forse politicamente inopportuno il fatto che noi stiamo svolgendo questa audizione in una giornata di questo genere, in cui peraltro lo stesso Presidente del Consiglio ha annullato il suo intervento per il *question time* in Aula. Questo magari ci darà qualche minuto in più col Ministro, è sempre un'opportunità, ma ritengo che avremmo dovuto seguire anche noi la stessa impostazione e in coerenza annullare questa nostra seduta.

Detto questo, ci sono tantissimi temi che a nostro avviso sono rimaste inevasi nella presentazione delle linee programmatiche del Ministro nella seduta precedente, quindi cercherò brevemente di elencare alcuni punti programmatici che per noi sono fondamentali e sui quali riteniamo che ci sia per ora almeno una carenza di illustrazione o sicuramente anche una carenza di iniziativa politica.

Innanzitutto mi riaggancio all'intervento della collega Paita sul tema di Genova, non solo e non tanto sul tema della concessione e tutto il dibattito che abbiamo già svolto in Aula, su cui a questo punto attendiamo le determinazioni del Consiglio dei ministri di

venerdì, ma nello specifico su due questioni che riguardano i trasporti oggi anticipate dal sottosegretario Rixi in una intervista. Quest'ultimo ha lasciato intendere che nel decreto-legge programmato per venerdì sarebbero previsti anche interventi per lo sblocco dei lavori sul nodo ferroviario di Genova, che si attendono da tanti anni, e anche delle procedure accelerate per lo sblocco del Terzo valico.

Dunque, chiederei al Ministro se può confermare queste anticipazioni del suo sottosegretario e se questi interventi saranno effettivamente contenuti nel testo del decreto che approverete venerdì.

In secondo luogo, c'è un tema che è rimasto completamente inevaso e che riguarda i grandi *player* pubblici del nostro sistema dei trasporti, signor Ministro. Mi riferisco in particolar modo a Ferrovie dello Stato, rispetto alla quale voi avete legittimamente operato il cambio del *management*, al quale peraltro noi guardiamo con fiducia, nella speranza che possano fare un buon lavoro. Ci aspettiamo, invece, da lei un chiarimento su quello che voi ritenete sia il ruolo strategico di Ferrovie dello Stato, perché avete annunciato di voler superare la fusione già avvenuta con ANAS. Pertanto, vorremmo sapere se confermate questo intendimento, in che tempi e in che modi, posto che noi siamo stati critici quando il Governo precedente ha adottato questo provvedimento e, quindi, siamo disponibili a valutare con favore un superamento di questa esperienza.

C'è in campo tutta la partita che riguarda Alitalia, in cui pare che il Governo voglia coinvolgere Ferrovie dello Stato come *partner* pubblico, mentre cerca comunque sul mercato dei *partner* privati per rilanciare la nostra compagnia nella logica di una compagnia di bandiera. Dunque, vorremmo sapere che ruolo può svolgere Ferrovie dello Stato nella partita Alitalia e cosa state pensando di fare con Alitalia, perché sono passate già diverse settimane rispetto al dibattito che abbiamo svolto in Aula e le scadenze cominciano ad avvicinarsi.

C'è inoltre una questione locale, che riguarda, però, la più popolosa regione

d'Italia, cioè la Lombardia, nel rapporto Ferrovie dello Stato-Trenitalia con Ferrovie Nord nella società comune che è Trenord. Anche rispetto a questo c'è un dibattito in corso sull'opportunità di far recedere l'impegno dei *partner* e, quindi, tornare a una separazione tra il servizio pendolare strettamente locale in capo a Ferrovie Nord e il servizio di raggio più ampio in capo a Ferrovie dello Stato. Anche su questo vorremmo sapere qual è l'indicazione politica che voi date a Ferrovie dello Stato rispetto a un processo di aggregazione già avvenuto e che andrebbe smontato con Ferrovie Nord.

È mancato completamente nella sua audizione della seduta precedente il tema della TAV Torino-Lione. Io qui le chiedo qualche elemento in più di chiarezza. Dico « in più » rispetto anche all'affermazione sull'ormai famigerata analisi costi-benefici. La nostra visione è che di analisi costi-benefici ne abbiamo avute già tante nel corso degli anni in cui si è discusso e si sono cominciati i lavori di quest'opera, per cui questo supplemento di analisi è un'ulteriore perdita di tempo nella nostra visione e non sarebbe necessario.

Ci sono dei fatti cogenti che vi dovrebbero portare ad assumere una posizione. Gliene segnalo uno che, però, è decisivo. Noi siamo in attesa che il contratto di programma tra il ministero, Ferrovie e la società concessionaria TELT venga trasmesso alle Commissioni competenti, tra cui la nostra, per poter sbloccare la seconda *tranche* di finanziamento che era stata approvata nel 2012, se non ricordo male, che oggi è quanto mai urgente, perché di fatto la prima minore *tranche* di finanziamento è in fase di esaurimento e il mancato sblocco della seconda *tranche* porterebbe TELT nella situazione piuttosto paradossale di non poter pagare i fornitori e di non poter continuare i lavori, che peraltro non avete bloccato.

Dunque, come è stato fatto - credo - a seguito di un'interrogazione che abbiamo svolto come Gruppo di Fratelli d'Italia insieme al Gruppo della Lega su una tratta locale del Piemonte qualche giorno fa, che ha portato alla trasmissione a questa Commissione del contratto di programma di

RFI 2017-2021, la stessa procedura si dovrebbe fare per il contratto di programma 2015-2029 tra ministero, FS e TELT. Pertanto, le chiediamo se ha intenzione di sbloccare questa procedura e trasmettere a questa Commissione gli atti, in modo che possano essere approvati e possano essere, quindi, destinate le risorse già previste a TELT per proseguire il lavoro.

Pongo le ultime due domande veloci. Vorremmo sapere se lei ha in cantiere provvedimenti o interventi sul tema del trasporto pubblico non di linea. Mi riferisco nello specifico alla questione taxi, Uber e contrasto all'abusivismo in un settore che è fondamentale per i cittadini. Le chiedo quale idea ha il Governo su questo tema e quali interventi, se ne intendete fare, volete mettere in campo su questo.

L'ultimo è un tema che credo ci veda schierati dalla stessa parte. Rispetto alla legge Meloni, che questa Commissione ha approvato in sede legislativa poco prima della pausa estiva e che adesso è all'ordine del giorno dell'omologa commissione del Senato, vorrei sapere se si sta già prevedendo un adeguato stanziamento, come peraltro previsto e anche da lei stesso annunciato, in tema di incentivi fiscali da inserire in legge di bilancio per consentire naturalmente di non gravare sulle famiglie rispetto al costo per l'acquisto di questi dispositivi, che abbiamo approvato con una legge di civiltà che anche lei ha sostenuto, così come ha fatto all'unanimità questa Commissione.

GIORGIO MULÈ. Buon pomeriggio, Ministro. Io comincerei da Genova, anche perché mi associo alle considerazioni del collega Fidanza rispetto all'opportunità di svolgere i nostri lavori oggi pomeriggio. Siamo qui soprattutto perché c'è un'emergenza, che ancora oggi ci chiama tutti a un obbligo di responsabilità, quindi, basandoci proprio su questo carico di responsabilità, la ringraziamo, ma esprimiamo il nostro dissenso.

Ciò detto, comincerei da Genova. Ministro, Lei ha dichiarato di voler rafforzare il sistema di vigilanza e di ispezione dei lavori di manutenzione delle opere, in particolare di quelle autostradali. Devo dire che lo ha

fatto in maniera assai vaga, sia nelle scarse linee programmatiche enunciate qui alla Camera nel corso della sua prima audizione, sia soprattutto il 27 agosto davanti alle Commissioni riunite, sia in Aula il 4 settembre (vado a memoria). Ovviamente questo non può che vederci favorevoli, ma a nostro avviso è arrivato il momento di dare compiutezza e sostanza a quanto da Lei dichiarato.

Lei ha in capo una responsabilità politica attuale, *hic et nunc*, quindi non di proiezione prospettica, legata all'oggi. L'oggi La chiama a dire evidentemente qualcosa di chiaro e definitivo su quello che può essere identificato come un caso di mala gestione, laddove già nelle prime fasi di indagini sul disastro del ponte Morandi Lei registra una serie di indagati per omicidio plurimo e svariati gravissimi reati riguardanti il ponte Morandi in carico al ministero che Lei dirige.

Pertanto, Le chiediamo innanzitutto se Lei ha adottato o intende adottare misure di sospensione, di rimozione o di sostituzione nei confronti dei dirigenti ministeriali indagati dalla procura di Genova a seguito del crollo Morandi, soprattutto perché ricordo a Lei, ma anche a me stesso, che il 9 settembre il suo collega *Vicepremier* Di Maio ha dichiarato e non smentito che « è incredibile che degli indagati per omicidio vadano ancora in giro a far danni ». Siccome tra gli indagati per omicidio ci sono anche questi altissimi dirigenti — parliamo di sei dirigenti — del ministero, tra provveditorato, ministero e direzione centrale, le chiediamo su questo cosa intende fare.

Sempre a proposito della direzione di vigilanza, Lei insedia la commissione il 16 agosto, con decreto del 14, e ne dà notizia peraltro correttamente sul sito. Visto che nel Governo avete anche un Ministero alla democrazia diretta, Le chiedo di far sì che il portale del suo ministero venga aggiornato con i comunicati stampa che fa, perché è abbastanza comodo annunciare la costituzione della commissione, fare dei comunicati successivi e dimenticare di comunicare ai cittadini italiani che nelle more Lei ha proceduto alla rimozione del presi-

dente della commissione e ha accettato le dimissioni di due componenti.

Il presidente della commissione ministeriale è stato rimosso il 22 agosto, con le contemporanee dimissioni del professor Brencich. L'ingegner Santoro, invece, si è dimesso autonomamente il 9 settembre. Lei ha proceduto — questo è quello che io so in base ad una rapida ricognizione che forse è parziale, ma me lo dirà Lei — a nominare un nuovo presidente della commissione nella figura del dottor Principio Mortellaro il 27 agosto. Dopodiché, però, non ho rintracciato atti né notizie né comunicati — ripeto che nel suo ministero non c'è traccia — in merito alla sostituzione dei componenti Brencich e Santoro, quindi noi a oggi, secondo quello che a noi risulta, abbiamo una commissione che ha il 50 per cento di componenti che si sono avvicinati in parte, mentre gli altri non si sono mai avvicinati.

Pertanto, Le chiedo innanzitutto se gli atti compiuti dall'architetto Ferrazza, dal professor Brencich e da Santoro sono inficiati, visto che discendono da soggetti indagati e, quindi, in palese conflitto d'interesse, che Lei peraltro, secondo la nostra valutazione, ha tardato colpevolmente a rimuovere, nonostante fosse stato informato fin dal 19 agosto della loro condizione di assoluto e palese conflitto d'interesse.

Le chiediamo se intende annullare gli atti compiuti in palese conflitto di interesse, da questa commissione, atteso il fatto che l'ha indicato tra il 15 e il 18 settembre la consegna dei lavori della commissione ispettiva, sui quali — ricordo a Lei e ai colleghi — Lei basa, secondo la risoluzione di maggioranza votata dalla Camera, le decisioni legate alla verifica se vi siano gli estremi per la revisione, la revoca o la risoluzione della concessione autostradale. Lei ancora tale decisione sulla revoca alle risultanze della commissione ispettiva del suo ministero, nonché agli accertamenti compiuti dall'autorità giudiziaria, in ciò smentendo ciò che il suo Presidente del Consiglio aveva dichiarato a caldo a Genova, affermando che non avrebbe aspettato i tempi della giustizia penale.

Quello che, però, a noi interessa sapere è se gli atti di questa commissione, che sono viziati secondo quanto Lei ha ravvisato da palese conflitto di interessi, sono stati annullati, sono stati revisionati e come sono andati avanti e se ha provveduto alla sostituzione di Brencich e Santoro e con chi.

Sempre a proposito della vigilanza, signor Ministro, visto che l'ingegner Santoro e il professor Brencich, ma anche molti altri dirigenti del suo ministero, come Lei peraltro ha riconosciuto, hanno ricevuto negli anni collaudi e incarichi di consulenza dalla società Autostrade e da altre società concessionarie, Le chiediamo se, in forza del suo mandato, Lei ha avviato una ricognizione per sapere quanti tecnici e dirigenti della direzione di vigilanza, dell'ANAS e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti negli ultimi dieci anni hanno avuto autorizzazione a fare i collaudi o a fare le consulenze con società che in teoria (e anche in pratica) avrebbero dovuto controllare.

Vorrei sapere se lo ritiene corretto o se intende, invece, se non l'ha già fatto — secondo noi avrebbe dovuto già farlo — interrompere questo andazzo. Intende intervenire su tali profili? Ha avviato un'indagine per sapere quanti soldi hanno ricevuto? Noi le preannunciamo un'interrogazione, ma intanto ci piacerebbe sapere se Lei politicamente ha già dato mandato per cambiare il verso.

Le chiediamo, unitariamente, per questo necessario e impellente bisogno di trasparenza, se ha verificato quanti dirigenti dell'ANAS e del Ministero dei trasporti abbiano parenti consanguinei, anche fino al secondo grado, assunti presso la Società Autostrade o il gruppo Atlantia negli ultimi anni. Ciò perché ci risulta — ma di questo vorremmo sapere da Lei — che alcuni dirigenti negli anni abbiano avuto assunzioni di parenti consanguinei. Vorremmo sapere se l'ha verificato o se intende verificarlo. Non parliamo delle amanti, perché quelle sono fatti loro.

Andiamo avanti, signor Ministro. All'atto del suo insediamento, a proposito delle grandi opere infrastrutturali, Lei ci ha

raccontato la storia dei costi-benefici e noi ne abbiamo preso atto. Non ha specificato, però, i criteri e le modalità e, men che meno, le tempistiche. Le chiediamo se, alla luce del ponte Morandi, sulla Gronda intende accelerare i lavori che sottintendono all'analisi costi-benefici e a che punto sono tali lavori.

Vorrei rimarcare e sottolineare un punto che politicamente a noi appare davvero grave. Il 13 agosto il suo collega senatore Alberto Airola ha testualmente dichiarato, a proposito della TAV: « Siamo in costante contatto con i loro tecnici ed esperti che indirizzano Toninelli [...] sugli atti utili a fermare l'opera ». Questo è quello che ha dichiarato, non smentito. Neanche Lei l'ha smentito.

Le chiediamo di sapere, dunque, chi sono i tecnici e gli esperti di cui si sta servendo e quali indicazioni hanno ricevuto, secondo quanto dichiarato dal suo collega, per fermare quest'opera. Dal momento in cui si parla in maniera assertiva di fermare l'opera, Le domandiamo se tutto questo non infici *ab origine* tutto ciò che fino a questo punto ci avete raccontato di questa analisi costi-benefici.

Su Genova mi associo alle richieste della collega Paita e del collega Fidanza a proposito della legge speciale per sapere quali siano i punti cardine sulla nomina del commissario e sulla coincidenza tra il commissario alla ricostruzione e il commissario dell'emergenza. Vorrei sapere, se possibile, se sia stata individuata una figura specifica.

In relazione alla risoluzione approvata dalla Camera, ricordo che al punto 4) si impegna il Governo a porre in essere ogni utile iniziativa anche al fine di assicurare che la ricostruzione avvenga in tempi non superiori a un anno. Questo è il termine indicato nella risoluzione votata. A questo punto, mancherebbero undici mesi. Chiedo se ritiene che questo cronoprogramma che ha impegnato il Governo sia ancora utile o meno.

Sul resto delle vicende e delle questioni, a proposito di ANAS e FS — su questo aspetto ha, più o meno, dato notizie — vorrei sapere, in merito allo scorporo, se intende darvi seguito e se sono stati sosti-

tuiti i membri del CdA delle FS e quelli di ANAS, che si erano autonomamente, peraltro, riconfermati entro i termini non ammessi. Vorrei sapere se, quindi, rimarranno al loro posto e se avete un'idea di ristrutturazione dell'ANAS.

Desidero inoltre richiamare la sua attenzione sulle dichiarazioni dell'AD di Ferrovie sul futuro di Alitalia, in quanto anche in quel caso, in maniera assertiva, il dottor Battisti ha dichiarato che esiste sicuramente l'interesse a partecipare alla cordata che rilevi la compagnia, ma si è spinto anche oltre, facendo una sorta di piano industriale. Ha dichiarato « stiamo valutando il *dossier* » insieme a CDP, Poste e altri soggetti ed è andato anche oltre.

Ha detto, infatti, che « nel progetto deve esserci il collegamento degli aeroporti con la rete AV, l'eliminazione di sovrapposizioni sul piano industriale, l'integrazione commerciale ». È come se si fosse sostituito a Lei — io mi offenderei un po', fossi in Lei — nel dire quello che si deve fare. Vi siete parlati, vi siete scambiati qualche idea, oppure il dottor Battisti va avanti per i fatti suoi come un treno lanciato ad alta velocità ?

Le vorremmo chiedere, inoltre, quali idee ha, auspicabilmente, il Governo sull'abolizione e sulla modifica del codice degli appalti.

Sto concludendo, presidente, se mi stava richiamando.

PRESIDENTE. Ci mancherebbe. Semplicemente, per l'ordine dei lavori, se riusciamo a concentrare gli interventi potremmo consentire dopo anche un altro giro di domande ad altri colleghi.

GIORGIO MULÈ. Io ne ho raccolte tante dai colleghi di Forza Italia proprio per essere più rapidi.

Le ho chiesto del codice degli appalti. Sempre a proposito di Fincantieri e della ricostruzione del ponte, Fincantieri si occupa di cantieristica navale: produce navi, traghetti, sottomarini, sommergibili. Li avete già ascoltati, li avete sentiti rispetto alla loro capacità di dare eventualmente i lavori in subappalto ? Avete le idee chiare ? Avete

certezze sui subappalti eventualmente da affidare, se Fincantieri dovesse procedere alla ricostruzione del ponte ?

Nel frattempo, mi fermerei qui.

GIUSEPPE CESARE DONINA. Anche noi ringraziamo il Ministro per la disponibilità ad essere qui per il seguito della sua audizione. Innanzitutto partiamo dall'ultimo ragionamento che ho sentito dal collega Mulè sulla presa di posizione in merito all'indicazione del Governo di scindere ANAS e RFI. Quel punto ci vede molto d'accordo.

Io vengo da una piccola zona di montagna, dove vedo sempre di cattivo gusto le situazioni macro. Ci avevano detto anche che, unendo i comuni — scusate se intervingo un po' *a latere* — sarebbe andata meglio, ma tutto dimostra che forse il piccolo è meglio. È ben gestito e più controllabile. Non sempre ciò che è piccolo non è positivo.

Innanzitutto, le due società hanno due *mission* diverse e, secondo me, vanno tenute divise. È per questo, parlando in piccolo, che vediamo in maniera favorevole anche l'attenzione al trasporto pubblico locale, uno dei temi che riguardano soprattutto vallate come quelle alpine, ma anche territori del Sud fuori dalle città, i quali hanno tutto il diritto di essere collegati al mondo reale. Su questo aspetto condividiamo appieno le scelte fatte da questo Governo e dal Ministro in particolare.

Vorremmo porre un'attenzione specifica anche sulla questione degli organici della Motorizzazione civile. Tutti sanno che sono problematici, soprattutto nei territori dove c'è maggiore diffusione di economie per l'autotrasporto. Sono in forte crisi Brescia, Bergamo, Sondrio, Mantova e quelle realtà, che incontrano tutta una serie di lungaggini per quanto riguarda due settori, quello delle scuole guida, in riferimento agli esami, e quello delle revisioni dei mezzi pesanti. Sono due temi che, secondo me, vanno ricondotti, più che altro, a due questioni importanti.

La prima è la sicurezza. Questa è una segnalazione che ci hanno fatto le scuole guida a livello generale. Continuano a girare ragazzi solo col foglio rosa perché le

scuole non riescono a fissare le date dell'esame, col rischio che uno non sia preparato per guidare il mezzo.

Dall'altra parte, per quanto riguarda l'autotrasporto, si continuano a fare delle deroghe per quanto riguarda i collaudi. In questo caso abbiamo un problema di sicurezza, perché girano mezzi che, in teoria, hanno terminato il loro periodo di controllo e che, invece, vengono derogati. In questo periodo a Brescia, chiedendo oggi una revisione, si ha l'appuntamento ad aprile-maggio 2019. Si rischia di far girare un mezzo « non sicuro » per qualche mese.

Si aggiunge la questione che il Governo, in questo caso, perde risorse importanti, perché il pagamento non viene fatto ogni due anni, ma ogni 3-4-5 anni, oltre al fatto della sicurezza e del trasporto a livello europeo. Spesso e volentieri, il mezzo con deroga a livello europeo viene sequestrato.

Vorremmo quindi avere ulteriori elementi informativi e puntare, come Commissione, l'attenzione su questo tema della Motorizzazione civile. Abbiamo recuperato anche delle proposte, da parte sia delle autoscuole, sia degli autotrasportatori, che abbiamo inviato al Sottosegretario Dell'Orco, con cui, a costo relativamente basso — magari è solo una questione di riorganizzazione — si potrebbe riuscire a dare una spinta all'arretrato esistente.

NICOLA STUMPO. Intervengo velocemente, signor Ministro. Ci siamo visti il 4 agosto. Con un po' di ritardo rispetto all'avvio dei lavori, riprendiamo questa nostra discussione. Nel frattempo è successa una cosa che ha cambiato l'ordine del giorno anche del nostro dibattito. È complicato, un mese e mezzo dopo, andare a memoria rispetto alla sua relazione programmatica. Al tempo stesso, è difficile parlare solo delle questioni di cui avevamo discusso prima.

Si pone anche il tema di come si affrontano le questioni. Ci sono i drammi e c'è la quotidianità. Non si può pensare di avere un contratto che, a prescindere da quello che succede, faccia funzionare le cose.

Per questo motivo credo ci sia bisogno, in questo momento, di avere un'attenzione

particolare su alcune vicende. Sono state dette, da alcuni colleghi, cose che condivido. Vorrei, però, che in questa nostra chiacchierata ufficiale in questa nostra Commissione non venissero fuori solo le cose dette sui giornali. Ci stiamo abituando a discutere sulla base di quello che abbiamo letto su *Facebook* o *Twitter* o sugli articoli di giornale e non sugli atti ufficiali.

Sempre per quanto riguarda questa Commissione, più volte abbiamo chiesto che cosa succedesse nei porti alle navi dei migranti. Abbiamo avuto risposte contraddittorie, fino a quando non siamo arrivati a un punto — che io non apprezzo, perché sono sempre a favore del fatto che la politica sia superiore — che a discutere di quelle cose, alla fine, è dovuto intervenire un altro potere dello Stato. Siamo in una situazione a dir poco imbarazzante.

Rispetto a quello che sta accadendo dal 14 agosto in poi, invece, mi sembra complicato oggi discutere se siamo d'accordo o no nell'aumentare le cabine elettriche per le macchine, questioni di cui abbiamo discusso prima. C'è questa priorità. Noi vorremmo sapere oggettivamente che cosa intendete fare, a parte tutti i comunicati stampa che avete rilasciato.

Siete usciti il primo giorno, il giorno di Ferragosto, dicendo che sarebbe stata revocata la concessione ad Autostrade. Poi, sempre dai giornali, abbiamo letto che Autostrade parteciperà alla ricostruzione insieme a Fincantieri. Non ho capito se Autostrade non avrà più la concessione e che cosa c'entri con la ricostruzione. O l'una, o l'altra. Vorremmo saperlo. Non è possibile dire una cosa e farne un'altra. Servono atti ufficiali.

Vorremmo sapere, poiché il ponte bisognerà farlo dov'era, che cosa succederà alle parti di ponte che ancora stanno lì. Prima ancora di costruire bisognerà togliere le parti rimaste. Ci sono dei cittadini a proposito dei quali il giorno di Ferragosto ho sentito dire che era tutto a posto, che erano tutti nelle case e non avevano problemi. Essi, invece, vivono condizioni non esattamente urbane.

Che cosa si intende fare per mettere a posto la vita delle persone che vivevano in

quelle condizioni non perfette sotto un ponte, ma che almeno avevano una casa e un ponte? Adesso non hanno la casa. Quando si tratterà di dover andare a scuola, da domani, se avranno la scuola dall'altra parte della città, impiegheranno un'ora e mezzo per arrivarci.

Ci sono cose che noi vorremmo sapere non attraverso comunicati in cui uno dice una cosa e uno ne dice un'altra, mentre noi dobbiamo capire, più o meno, quello che in realtà succederà. Vorremmo sapere con quali atti ufficiali intendete avviare a soluzione la vicenda drammatica del crollo del ponte Morandi. In merito ci saranno delle questioni da affrontare che voi avete aperto.

Il collega Mulè ha fatto un'esposizione, fino ad arrivare alla questione dei consanguinei, per vedere se ci siano delle vicende da verificare. Io oggi non vorrei sapere questo, ma almeno — questo sì — se state avviando o meno le pratiche per togliere ad Autostrade la concessione. L'avete detto il giorno in cui avete approvato in Aula una risoluzione in cui questo non c'è scritto.

Non è possibile prendere in giro il Paese e il Parlamento fino a questo punto. Non è possibile. C'è bisogno di serietà. C'è bisogno che si parli una lingua sola. Quando saprò se volete togliere ad Autostrade le concessioni ad Atlantia, dirò la mia, ma, poiché voi state dicendo una cosa e il suo contrario, non so se devo rispondere a una o all'altra. Non è possibile. Il discorso vale per questa e per le altre questioni.

Non Le faccio molte domande. Le hanno già fatte i colleghi. Sono d'accordo. Sulla relazione programmatica che lei ha svolto avremo modo nel corso di questa legislatura, punto per punto, di verificare le cose che ci ha detto. Ora non ci ritorno su, ma conoscere la questione di Autostrade e i tempi precisi con i quali volete muovervi per iniziare la ricostruzione e ridare a quella città la possibilità di avere una vita normale credo sia doveroso.

PRESIDENTE. Dopo il primo giro di domande lasciamo le risposte al Ministro, augurandoci di poter poi riuscire a dare la possibilità a chi volesse di porre ulteriori domande.

Do la parola al Ministro per la replica.

DANILO TONINELLI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Grazie, presidente. Ovviamente, ringrazio i colleghi. Un altro grazie va per il fatto di aver permesso, presidente, di tenere questa seduta, che penso sia molto importante, nonostante l'andamento dei lavori parlamentari dell'Assemblea, che sono competenza, ovviamente, vostra. Esprimo certamente un apprezzamento.

Innanzitutto ringrazio anche tutti i Gruppi parlamentari per avere anticipato ieri per iscritto le domande, in modo tale che ieri sera il sottoscritto, insieme con tutte le strutture del ministero, ha potuto approfondire nel dettaglio per poter oggi fornire risposte più compiute.

Procederei per Gruppo parlamentare. Il maggior numero di quesiti sono stati posti dal Gruppo parlamentare di Forza Italia. Se mi consentite, partirei da lì.

Partiamo dalla Commissione ispettiva che è stata nominata il 14 agosto, data, purtroppo, della tragedia. Mi viene chiesto come si intenda intervenire nei confronti di questa Commissione ispettiva.

La relazione conclusiva che la Commissione ispettiva istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti consegnerà nei prossimi giorni non recherà alcuna firma di soggetti indagati da parte della procura. I dirigenti e i funzionari del MIT che nei giorni scorsi sono stati raggiunti da avvisi di garanzia hanno, infatti, interrotto l'attività ispettiva prima di questo atto dovuto, ragione per la quale riconosco loro una condotta corretta e, quindi, li ringrazio.

L'attività tecnica condotta da parte degli ingegneri del ministero sin dal momento successivo al crollo del ponte si rivelerà utile a ricostruire le cause del disastro. Colgo l'occasione, quindi, per ringraziare gli esperti che stanno lavorando, ovviamente anche in questi momenti e anche di notte, per contribuire a far luce sull'accaduto.

Sempre sulla Commissione, e sempre da parte di Forza Italia, mi viene chiesto della durata dei lavori stessi. La risposta è che il termine fissato dal decreto ministeriale che ha istituito la Commissione è di trenta

giorni. Oggi stiamo valutando se prorogarlo di qualche giorno oppure no. Tendenzialmente, l'obiettivo è quello di concluderlo con i primi giorni della prossima settimana, cioè entro trenta giorni dal decreto istitutivo. La Commissione è stata istituita il 14 agosto e termina il 14 settembre. Stiamo valutando se prorogare tale termine. Se la relazione è in uno stato di avanzamento soddisfacente, ovviamente, penso non sia un problema che vengano concessi alcuni giorni in più.

L'impegno che i commissari hanno profuso per analizzare documenti tanto complessi è altissimo; un periodo così breve penso che ciò sia da parte di tutti, sicuramente del sottoscritto, encomiabile. È ovvio che indagini più ampie e approfondite saranno condotte dalla magistratura, che sta indagando anche sulle responsabilità dei soggetti coinvolti.

Per quanto riguarda, invece, le grandi opere e l'analisi costi-benefici, fornisco una risposta unica. È una risposta abbastanza complessa, perché l'argomento è importante e riguarda molte opere.

Come ho detto ieri innanzi alla Commissione Ambiente della Camera dei deputati, la struttura tecnica di missione che abbiamo istituito al ministero conta alcuni tra i migliori esperti di discipline economiche, giuridiche e ingegneristiche. Ognuno di loro sta lavorando alle diverse analisi costi-benefici che hanno a oggetto le grandi opere da lei elencate. È chiaro a tutti che stiamo parlando di verifiche complesse, che vanno condotte con il massimo rigore. Aggiungo che la Commissione opera scevra di pregiudizi di sorta, perché il sottoscritto non ha alcun tipo di pregiudizio.

In quindici anni la legge obiettivo ha realizzato circa il 15 per cento del programma iniziale, impiegando appena un terzo degli investimenti previsti. Il suo fallimento definitivo è stato accettato solo dopo l'ennesima sequela di scandali che ne hanno dimostrato la permeabilità rispetto alla corruzione, alla speculazione e all'infiltrazione delle attività criminali. Rispetto a questo fallimento un Governo del cambiamento deve porsi in necessaria e decisa discontinuità.

Abbiamo in tutta Italia situazioni di criticità estrema dal punto di vista della viabilità. Si tratta di ponti, gallerie o strade che, a causa dell'incuria e del crollo degli investimenti in questi settori, rischiano di perdere qualsiasi funzionalità. Genova purtroppo ne è la testimonianza.

Tutto ciò non vuol dire precludere la realizzazione di tutte quelle grandi opere che, invece, sono attese da anni, condivise dai territori e necessarie allo sviluppo del Paese, in particolare ovviamente, ma non solo, nel Mezzogiorno.

Per le maggiori opere, figlie della legge obiettivo, stiamo procedendo a un'attenta e oggettiva analisi costi-benefici, per valutare effetti sociali, ambientali ed economici e vedere quanto e se i costi superano i benefici. Alla fine di questa valutazione e sulla base di essa faremo la nostra scelta politica.

Le grandi opere sulle quali si sta procedendo con tale tipo di analisi sono note. Tra le altre ovviamente vi sono l'Aeroporto di Firenze, la Pedemontana lombarda, oltre al complesso della cosiddetta «linea dell'alta velocità», che comprende tra le altre le opere relative al Terzo valico, al nodo di Firenze, al collegamento Brescia-Padova e tutta una serie di grandi opere.

Quello che io ritengo doveroso dire, perché è un passaggio che ho fatto anche nel corso delle relazioni illustrative, è che il fatto di inserire delle grandi opere ereditate per la maggior parte già dagli anni Ottanta non indica alcuna volontà di bloccarle, ma semplicemente di rivalutarle, rivederle, considerarne i costi, considerarne i benefici, magari mandarle avanti, magari degli impegni economici in soldi pubblici inferiori.

Sulla tratta Torino-Lione non posso non tornare a ribadire quanto abbiamo sottoscritto nel contratto di governo stipulato tra le forze politiche che compongono la maggioranza parlamentare, dapprima condiviso con i cittadini e successivamente approvato da questo Parlamento con la fiducia al Governo Conte, ovvero il nostro impegno a ridiscutere integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia.

A questo proposito, proprio con riferimento a quest'opera, è opportuno ricordare come quello che verrà portato avanti operativamente già nelle prossime settimane sia del tutto analogo a quanto portato avanti dal Governo francese all'esito delle elezioni del 2017, avviando un piano di revisione delle infrastrutture sulla base della situazione di contesto e in particolare in relazione alla valutazione eminentemente politica del nuovo Governo dello stato delle finanze pubbliche.

Non vi è, pertanto, alcuna ragione per la quale l'Italia, a prescindere dall'esito dell'analogo lavoro svolto in Francia, in applicazione del programma concordato dall'attuale maggioranza parlamentare, non ridiscuta integralmente il progetto, pur nell'applicazione ovviamente dell'accordo tra i due Paesi e all'esito di una nuova valutazione complessiva di costi e benefici alla luce della situazione attuale.

Nel dibattito di queste settimane è emerso più volte, dopo l'immane tragedia di Genova, il tema della Gronda. L'avete chiesto anche voi. Tale questione è un falso problema, utilizzato strumentalmente. La Gronda è un'opera che doveva iniziare come progetto nel 2019 e finire nel 2029 e che nulla ha a che vedere con un ponte crollato nel 2018. Coloro che stanno abbinando questa immane tragedia ovviamente stanno facendo una cosa non corretta.

Chiarito questo aspetto, ribadisco che anche su tale infrastruttura è in corso un'analisi costi-benefici. Non abbiamo alcun pregiudizio, ma solo la volontà di far bene.

In merito alla Pedemontana lombarda, in aggiunta a quanto già detto circa la necessità di una valutazione attraverso l'analisi costi-benefici, va sottolineato che lo scorso gennaio il concessionario ha risolto in danno il contratto con l'appaltatore Strabag. A seguito della risoluzione del contratto stipulato con la ATI Strabag, il nuovo progetto definitivo dovrà essere rivisto integralmente alla luce del subentro del decreto ministeriale del 17 gennaio 2018, il quale prevede che le nuove norme tecniche per le ricostruzioni non siano applicate esclusivamente alle opere già affidate o con

affidamento in corso, condizioni che, quindi, non sussistono più in seguito alla già citata revoca. Alla luce di ciò, quindi, il nuovo progetto definitivo dovrà essere realizzato in conformità alle nuove norme tecniche per le costruzioni.

Concludo dicendo che i timori paventati riguardo ai possibili effetti negativi che potrebbero derivare da questo programma di elementare razionalità non hanno alcun fondamento, in quanto l'analisi sarà condotta nell'ambito della situazione di contesto e del quadro normativo vigente con la massima trasparenza possibile.

Inoltre, mi permetto di aggiungere che innanzitutto il sottoscritto ovviamente non ha mai dato alcun tipo di indirizzo alla struttura tecnica di missione, di cui poi vi indicherò analiticamente i nomi. Le analisi costi-benefici delle più grandi opere che abbiamo ereditato dal passato entro l'anno verranno eseguite. Io ho dato loro mandato di concludersi entro novembre. La corposità del materiale è ovviamente enorme. Vogliamo fare anche un passaggio di verifica con alcuni esperti della Banca mondiale o della Banca europea per gli investimenti.

Passiamo a un altro quesito su cui ovviamente si sono orientati molti di voi — ci mancherebbe altro — che riguarda Genova e in particolare il decreto-legge. Abbiamo lavorato tutta la notte per mettere insieme tutte le parti, perché coinvolge il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero dello sviluppo economico e il Ministero del lavoro. Ci sono tantissimi argomenti. È un decreto che riguarderà evidentemente Genova — ci mancherebbe altro — i cittadini, gli sfollati, le famiglie delle vittime, le imprese di Genova e la parte portuale, molto importante. Tuttavia, non possiamo non inserire anche una parte che riguarda tutto il Paese, quella che ci permetterebbe, non subito purtroppo, di avere una fotografia dello stato di salute delle nostre infrastrutture e un costante monitoraggio delle stesse attraverso l'applicazione di sensori. Saranno, quindi, previste anche banche dati, satellite e sensori per avere 24 ore al giorno, sette giorni su sette,

tutte queste informazioni, che ci potrebbero permettere di intervenire prima che possa succedere una tragedia.

Ripeto che giovedì o al massimo venerdì mattina ci sarà un Consiglio dei ministri che approverà questo decreto-legge, che è un decreto molto corposo, un super-decreto per Genova che conterrà tra l'altro, come vi dicevo, un aiuto alle famiglie in tema di mutui e agevolazioni fiscali per le imprese.

L'obiettivo è far ripartire una delle città economicamente più strategiche del nostro Paese. Io penso che oggi Genova rappresenti tutta l'Italia, sia il simbolo dell'Italia e, se falliamo lì, abbiamo fallito a livello nazionale. Faremo di tutto — credetemi — per non avere alcun tipo di intoppo.

Prima di tutto l'emergenza delle emergenze è ricostruire il ponte entro un anno. Io penso e spero che entro novembre 2019 al massimo sarà già possibile avere questo ponte. L'obiettivo, come dicevo, è far ripartire una delle città più importanti d'Italia.

Nello stesso decreto-legge ci sarà la nomina di un commissario straordinario per Genova, che seguirà la ricostruzione del ponte ovviamente, ma anche il sostegno alla municipalità di Genova e la ripresa economica del territorio. Vogliamo, quindi, che questa città torni alla sua quotidianità ripartendo dalla ricostruzione del ponte. Aggiungo che il Governo è assolutamente compatto su questo, non c'è alcuna differenza di vedute sulla ricostruzione. L'obiettivo è ricostruirlo, ricostruirlo bene, ricostruirlo velocemente. La cosa certa è che non lo ricostruirà chi l'ha fatto cadere, cioè Autostrade per l'Italia.

Un'altra domanda, per cui ringrazio e per cui mi sento investito di una grande responsabilità, è quella relativa alla manutenzione delle infrastrutture in Italia. Mi riferisco alla seconda parte del decreto-legge Genova. Nell'ottica di un miglioramento della qualità della vita e dell'innalzamento del livello di sicurezza, la cifra del nostro lavoro sarà dotare il Paese di una rete di tante piccole opere diffuse che servono realmente ai cittadini. Penso alla manutenzione dei ponti e delle strade, alla

creazione di varianti autostradali, alla riqualificazione del tessuto urbano.

Questa premessa ci porta ad affermare che la priorità nella nostra azione sarà intervenire per la necessaria cura del nostro Paese dal punto di vista infrastrutturale. Invece di perseguire la strada delle grandi opere faraoniche, il cui completamento e la cui messa in funzione evidentemente sono previsti dopo decenni, in un mondo diverso da quello per il quale sono state progettate, procederemo a riparare e mettere in sicurezza quelle esistenti.

A breve ci sarà quindi questo decreto-legge, che prevede — questo penso che sia un passaggio molto importante — quello che era già previsto da legge qualche anno fa, cioè la creazione dell'agenzia per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, che avrà all'interno un numero importante di ingegneri, che finalmente assumeremo, che potrà ispezionare e controllare tutti i gestori delle infrastrutture autostradali. L'agenzia sarà dotata di adeguate risorse umane e sarà altresì finanziata con le tariffe a carico dei gestori.

Sempre con questo decreto-legge per Genova, verrà creato un archivio nazionale informatico delle opere pubbliche, come vi dicevo, a disposizione di tutti i soggetti che a qualsiasi titolo gestiscono o detengono i dati riferiti a un'opera pubblica. L'archivio raccoglierà tutte le informazioni sullo stato e la manutenzione delle infrastrutture del Paese.

Sarà poi realizzato un sistema di monitoraggio dinamico — è questa la vera sfida, ma come mi insegnate il livello tecnologico è già oggi esistente — per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali che presentano condizioni di criticità connesse al passaggio di mezzi pesanti.

La buona notizia principale è che questo decreto prevede anche — è una parte a cui il sottoscritto tiene moltissimo — accanto alla costituzione dell'Agenzia per la vigilanza sui concessionari autostradali, con ingegneri che vanno sul territorio a ispezionare e, quindi, a eccepire inadempimenti eventuali da parte dei concessionari,

l'assunzione di 250 unità di personale al ministero. Penso, infatti, che qualsiasi riforma non possa funzionare senza che vi siano risorse umane. Oggi queste risorse non ci sono.

Un argomento strettamente collegato, sul quale avete, giustamente, chiesto chiarimenti al sottoscritto, riguarda le concessioni autostradali. Come già detto in svariate occasioni, il Governo si sta muovendo nella direzione del riequilibrio tra l'interesse pubblico, ignorato dalla politica degli ultimi vent'anni, e i profitti dei privati, che nello stesso periodo sono, invece, cresciuti a dismisura. È chiaro che la verifica dei percorsi giuridici più adeguati per raggiungere questi obiettivi è oggetto di analisi e di valutazioni ben precise.

Scardinare un sistema che si è radicato in un ventennio sotto i Governi che avevano quali principali sostenitori i partiti Forza Italia e Partito Democratico è, chiaramente, un'operazione lunga e complessa. Chi agisce per mantenere lo *status quo* è pronto a sfruttare qualsiasi varco, usando tutte le ingenti risorse di cui dispone.

Ricordo innanzitutto, ovviamente a me stesso, che sono stati i Governi precedenti a blindare quella convenzione unica di ASPI attraverso clausole capestro e addirittura leggi dello Stato — nel 2008, come ricorderete tutti — a tutto vantaggio dei privati. Mi riferisco a un decreto-legge del 2008 emanato dal Governo Prodi a fine legislatura e convertito in legge sotto il Governo Berlusconi.

Senza risalire così indietro nel tempo, però, non posso non ricordare la norma approvata dalla maggioranza guidata dal Partito Democratico appena lo scorso dicembre, pochi mesi fa, che ha raddoppiato la quota di lavori che i concessionari possono appaltare a società da loro controllate, senza affidarle ad altri soggetti attraverso gare pubbliche. Questo ha comportato un doppio guadagno da parte dei concessionari privati.

Intendo inviare un segnale, a questo punto, completamente diverso. Ci saranno solo concessionari, siano essi pubblici o privati, vincolati a reinvestire buona parte degli utili nell'ammodernamento delle in-

frastrutture pubbliche che hanno ricevuto in concessione. Essi dovranno rispettare in modo più stringente gli obblighi di manutenzione a loro carico e, più in generale, essi dovranno comprendere che l'infrastruttura non è una rendita finanziaria, ma un bene pubblico che il Paese e i cittadini sono disposti ad affidare alle loro cure. Devono essere la *longa manus* dell'attore pubblico, non privati che le gestiscono in autonomia.

L'indirizzo sul 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, prevedendo anche a carico delle società un programma di interventi finalizzati a incrementare gli *standard* di sicurezza.

Più di un collega ha chiesto ulteriori informazioni sulla questione ANAS e FS. Sulla questione riguardante la fusione tra Ferrovie dello Stato e ANAS questo Governo e il sottoscritto hanno svolto un'attenta analisi, avvalendosi di vari consulenti. Tutti hanno convenuto sulle criticità della fusione, che non sarebbero state adeguatamente valutate.

ANAS e FS non saranno un'unica società, perché si tratta di due soggetti giuridici diversi e disomogenei. Ce ne occuperemo nelle prossime settimane, certamente entro l'anno. Fino ad oggi, e questo è un dispiacere, la fusione sembra essere stata dettata — è un « sembra » che è quasi una certezza — da motivi finanziari e di tornaconto personale per tutti quei *manager* che si sono visti, dal 31 dicembre 2017 al 1° gennaio 2018, più che raddoppiare i loro stipendi.

Quanto ad Alitalia, penso sia il collega Mulé, se non sbaglio, ad avermi posto la domanda. Conosciamo la questione della gestione di Alitalia, che — mi spiace dirlo — è, purtroppo, una rappresentazione dell'incuria che una classe politica ha dimostrato nei confronti di quello che è un gioiello di famiglia, o avrebbe dovuto esserlo.

La nostra ex compagnia di bandiera non deve essere svenduta, ma rilanciata. Penso che lo faremo nelle prossime settimane. Deve tornare a essere un *asset* strategico per il Paese di cui dobbiamo essere orgo-

giosi, nell'ambito di un Piano nazionale dei trasporti che non può prescindere dalla presenza di un vettore nazionale competitivo con il 51 per cento in capo all'Italia. Basta con continue iniezioni di denaro pubblico. Oltre al prestito di 900 milioni, gli ammortizzatori sociali sono stati usati come *bancomat* per pagare la ristrutturazione aziendale, realizzata al solo fine di svendere la società senza il fardello dei lavoratori, evidentemente ritenuti un inutile orpello dal Governo e dai commissari. Il nostro Governo restituirà speranza e dignità a questa società e, quindi, anche al Paese.

Di seguito elenco alcune delle azioni che ritengo e riteniamo imprescindibili e che intendiamo realizzare quanto prima: promuovere un intervento di sistema dall'imposizione fiscale alla normativa sul lavoro, contrastando ogni forma di sfruttamento indiscriminato o di *dumping* sociale; razionalizzare la rete aeroportuale, con un nuovo Piano nazionale aeroportuale, favorendo l'intermodalità con l'alta velocità ferroviaria e con altre reti di trasporto pubblico (penso che questo sia il settore più importante su cui incidere); riformare i sistemi dei bandi di assegnazione ai vettori di sussidi per l'apertura di nuove rotte, imponendo una reale trasparenza nelle procedure e nei finanziamenti alle compagnie *low cost*, nonché il rispetto dell'interesse nazionale; ricostruire un'industria aeronautica civile, riportando in Italia le attività più sensibili anche ai fini di gestione di sicurezza, come la riparazione, manutenzione e revisione degli aerei, sfruttando convenientemente le risorse già esistenti.

Quanto al coinvolgimento degli operatori, siamo in procinto di convocare un tavolo di lavoro permanente a cui saranno invitati a partecipare i soggetti rappresentativi del mondo del trasporto aereo e i rappresentanti dei lavoratori.

Per quanto riguarda, invece, il Codice degli appalti, un tavolo tecnico sta lavorando da oltre un mese per individuare, alla luce dell'esperienza maturata e dei problemi emersi, una revisione del nuovo Codice dei contratti pubblici per far ripartire gli investimenti, liberare le energie del

Paese, eliminare buona parte delle incertezze interpretative emerse e superare talune rigidità.

Come saprete, abbiamo aperto intorno al 10 agosto una consultazione pubblica all'interno del sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che si è conclusa esattamente due giorni fa. Sono state, ritengo, un ottimo segnale le centinaia e centinaia di contributi arrivati da tutti, dai RUP, dai sindaci, da studi legali, da commercialisti. Tutti hanno fornito contributi compiuti e oggi ci stanno lavorando i dirigenti del ministero preposti proprio a tale attività.

Il tavolo di lavoro sul Codice dei contratti presso la Presidenza del Consiglio è coordinato direttamente dal Presidente Conte, ma i contributi li abbiamo individuati noi. Ci stiamo lavorando e penso sia un bel segnale l'aver interpellato tutti gli interlocutori interessati.

Tra i temi più rilevanti emersi a seguito della consultazione si segnalano quelli relativi alla trasparenza, ai compiti e alle funzioni attribuite al responsabile unico del procedimento, all'appalto integrato, all'albo dei commissari, ai requisiti di partecipazione, al sistema di qualificazione, al subappalto e all'offerta economicamente più vantaggiosa.

Passo alle domande poste dal Gruppo parlamentare del Partito Democratico. In particolare, è stato chiesto se ci siano atti di nomina della Commissione ispettiva da parte del sottoscritto e se tali atti possano essere resi pubblici. Vi dicevo prima che con il decreto ministeriale 14 agosto di quest'anno è stata costituita la Commissione ispettiva presso il MIT. L'attività ispettiva in questione trova disciplina in una specifica direttiva della Presidenza del Consiglio dei ministri del 2 luglio del 2002. C'è una direttiva specifica che ne disciplina la costituzione, in cui sono inserite le linee-guida.

Questa disciplina, che comprende anche i criteri relativi alla designazione di tutti i membri della Commissione, è già stata utilizzata in passato nell'azione di ispezione dell'amministrazione ed è quella con la quale siamo stati costretti, in maniera po-

sitiva, a muoverci nella selezione dei componenti.

Nelle premesse di questa direttiva del 2002 l'attività di ispezione è qualificata come « diretto strumento conoscitivo delle diverse realtà delle amministrazioni » e la finalità dell'attività ispettiva disciplinata dalla direttiva risulta essere uno strumento interno di verifica di situazioni reali nel rispetto dei principi di imparzialità e buon andamento della pubblica amministrazione. La funzione di questa Commissione ministeriale deve essere, naturalmente, del tutto distinta da quella della magistratura.

Nella direttiva sono disciplinati i profili deontologici cui deve attenersi e uniformarsi l'ispettore, il primo dei quali è indicato nell'imparzialità e autonomia di giudizio, presupposti necessari e vincolanti che devono caratterizzare l'attività di ispezione.

Al riguardo, la direttiva prescrive chiaramente che, se l'incaricato non è in grado di assicurare l'imparzialità e l'estraneità personale, deve rinunciare ad attuare la verifica. Da ciò ne discende come sia cura dell'interessato eventualmente rinunciare alla nomina qualora non possa garantire i sopra richiamati principi dell'imparzialità e dell'autonomia di giudizio che, come è noto, devono caratterizzare il lavoro di ogni dipendente della pubblica amministrazione.

La commissione ispettiva nominata dal ministero sta lavorando a pieno regime e, come dicevamo, consegnerà al ministero la sua relazione nei prossimi giorni. I componenti sono: l'ingegner Alfredo Mortillaro, il professor Ivo Vanzi, l'ingegner Gianluca Ievolella, il professor Camillo Nuti, il consigliere Francesco Lombardo.

Il professor Nuti è ingegnere di lunga esperienza, docente ordinario presso l'Università di Roma Tre, già esperto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, coordinatore del *team* di cento esperti per il terremoto del 24 agosto 2016 e riconosciuto come uno tra i più importanti strutturisti italiani. Il dottor Francesco Lombardo è, invece, consigliere della Corte dei conti. Questi ultimi sono entrati a far parte della Commissione dopo che, per ragioni di

opportunità e dimostrando sensibilità istituzionale, si sono dimessi spontaneamente l'ingegner Bruno Santoro, il collega Michele Franzese e il professor Antonio Brenich.

Il ministero infine — lo ricordo ancora — aveva deciso di chiedere un passo indietro all'architetto Roberto Ferrazza, per le medesime ragioni di opportunità e per consentire alla commissione di lavorare in proficua serenità.

A questo proposito specifico che l'ingegner Santoro è dirigente della divisione 1 della Direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali solo dallo scorso 23 marzo di quest'anno e che presso tale divisione egli non ebbe competenza alcuna sul progetto di manutenzione straordinaria presentato dalla società Autostrade per il ponte Morandi.

In relazione poi alle cosiddette consulenze per ASPI, di cui molti di voi hanno chiesto, si fa notare che i collaudi delle opere in concessione vengono regolarmente effettuati dalle strutture del concedente a spese del concessionario e si conferma che gli incarichi dell'ingegner Santoro sono stati debitamente autorizzati anni fa dall'amministrazione all'epoca in cui Santoro era in servizio presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

È importante specificare che è corretto — io ritengo che siate tutti d'accordo — che sia lo Stato a svolgere questi lavori di collaudo a spese del concessionario privato, per poter effettuare le sue verifiche a tutela dell'interesse pubblico.

L'ingegner Michele Franzese non risulta, invece, coinvolto nell'inchiesta sul ponte Morandi, ma anch'egli ha preferito rinunciare all'incarico già lo scorso 31 agosto.

Tutto quanto fin qui rappresentato è avvenuto naturalmente attraverso decreti ministeriali che sono pubblici e che non ho alcuna difficoltà a consegnare alla Commissione parlamentare e che sono stati, quindi, da me depositati. Li consegnerò, quindi, al presidente.

Mi chiedete, inoltre, di avere gli atti con cui sono stati costituiti i comitati di valutazione costi-benefici, quindi la struttura tecnica di missione. Operativamente il prin-

cipale ma non esclusivo strumento per l'analisi costi-benefici è la struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e il supporto alle funzioni di alta sorveglianza, ossia lo strumento di cui il ministero si avvale per promuovere le attività tecniche e amministrative, non solo per l'adeguata e sollecita progettazione e approvazione delle infrastrutture, ma anche per la vigilanza sulla realizzazione delle infrastrutture stesse.

Le risultanze delle analisi in corso da parte della struttura di missione e degli uffici del ministero sull'analisi costi-benefici relativa alle grandi opere, quindi, come vi dicevo, saranno rese note — io spero — entro l'anno.

Vi do lettura dei nominativi dei quattordici esperti della struttura tecnica di missione: avvocato Pasquale Pucciariello, avvocato dello Stato, professore alla LUISS di diritto processuale; avvocato Giovanni Palatiello, avvocato dello Stato; consigliere Tammaro Maiello, viceprocuratore generale del Lazio della Corte dei conti; Cristian Pettinari, magistrato della Corte dei conti; professor Marco Ponti, a titolo gratuito, professore in quiescenza di economia dei trasporti; professor Paolo Beria, professore associato di economia applicata al Politecnico di Milano; architetto Riccardo Parolin, consulente di economia dei trasporti; professor Francesco Ramella Pezza, professore di trasporti e logistica al Politecnico di Milano; ingegner Alfredo Drufuca, esperto di pianificazione, territorio e trasporti; professor Pierluigi Coppola, docente di gestione ed esercizio dei sistemi di trasporto all'Università Tor Vergata; Matteo Dondè, architetto; Gaetano Intrieri, economista esperto di trasporto aereo; Francesco Parola, docente di economia e gestione delle imprese di trasporto all'Università di Genova; professor ingegner Maurizio Di Stefano, docente presso la facoltà di architettura dell'Università mediterranea di Reggio Calabria. Questi sono i quattordici membri della struttura tecnica di missione.

Vengo alle domande poste dal Gruppo parlamentare Fratelli d'Italia. Il collega Fidanza mi aveva chiesto il contratto di pro-

gramma RFI. È arrivato stamattina alle vostre Commissioni (Atto del Governo n. 46).

Per quanto riguarda taxi e NCC (noleggio con conducente), il dossier è aperto, lo stiamo analizzando e costituiremo un nuovo tavolo di confronto con tutte le parti interessate. L'obiettivo ovviamente è quello di non permettere più che ci siano quegli abusivismi che hanno drogato il mercato e danneggiato tutte le parti interessate.

È stata inoltre posta una domanda, che avete inviato cortesemente anche presso il ministero nella giornata di ieri, relativamente ai carburanti alternativi. In merito a questa domanda, rappresento che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 2014 è stato varato il piano nazionale dedicato allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica per veicoli alimentati a energia elettrica. Il 18 aprile 2016 il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, che integra il documento preesistente rispetto ai diversi aspetti di carattere tecnologico e strategico, ha recepito alcune delle indicazioni riportate all'interno della direttiva europea n. 94 del 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. L'aggiornamento del piano fornisce inoltre indicazioni per l'attivazione dei fondi dedicati.

In tal senso, il piano ha stanziato 33 milioni, di cui 4,5 milioni di euro per progetti con i quali sarà possibile individuare una pianificazione della mobilità elettrica in tutte le regioni italiane, oltre che attivare le prime azioni di comunicazione e informazione diffuse su scala nazionale sulle politiche dedicate alla mobilità elettrica. Tale azione, combinata con l'emanazione dei primi piani urbani e regionali della mobilità elettrica, è indispensabile per una corretta pianificazione e integrazione con le politiche di mobilità sostenibile.

I restanti 28,5 milioni di euro sono dedicati al supporto agli enti locali nell'implementazione di reti di ricerca in aree metropolitane e aree non metropolitane, nell'ambito dei seguenti quattro filoni ritenuti prioritari per lo sviluppo della mobilità elettrica: infrastrutture di ricarica pubbliche, impianti di distribuzione carburante, infrastrutture di ricarica private ac-

cessibili al pubblico (autorimesse, parcheggi) e infrastrutture di ricarica domestica.

A questi fondi si vanno ad aggiungere ulteriori progettualità che la Direzione generale per lo sviluppo del territorio ha validato nell'ambito delle ultime *call* europee del programma *Connecting Europe facility*, che prevedono anche l'infrastrutturazione della rete autostradale nazionale con infrastrutture di ricerca veloce e ultraveloce.

Al riguardo si segnala che i bandi europei nell'ambito della citata *Connecting Europe facility* hanno priorità di finanziamento spesso rivolte allo sviluppo delle infrastrutture per il gas naturale, oltre che all'elettrico, e in linea generale a misure che permettono l'adozione di carburanti alternativi verso cui i promotori nazionali hanno già in passato rivolto proposte progettuali.

Con riferimento alla direttiva europea n. 94 del 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e sullo sviluppo di veicoli ad alimentazione alternativa, si rappresenta che è in avanzato stato il procedimento inerente l'adozione del Piano strategico della mobilità sostenibile previsto all'articolo 1, comma 613, della legge n. 232 del 2016 (legge di bilancio).

Mi accingo a concludere la parte relativa alla mobilità alternativa. Il piano in parola prevede l'assegnazione di contributi a regioni ed enti locali per il rinnovo in particolare dei parchi autobus, nel pieno rispetto della direttiva sui combustibili alternativi che ho appena menzionato. In particolare, il piano è finanziato con uno stanziamento di 200 milioni di euro nel 2019 e 250 milioni dal 2020 al 2032.

Inoltre, nell'ambito del piano di cui trattasi, ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 205 del 2017, sino a un terzo delle risorse di cui sopra sono destinate ai progetti sperimentali e innovativi di mobilità sostenibile coerenti con i piani urbani della mobilità sostenibile, per l'introduzione di mezzi su gomma o imbarcazioni ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture di supporto, presentati dai comuni e dalle città metropolitane.

Come previsto dal contratto di governo, intendiamo puntare fortemente sulla mobilità ibrida ed elettrica per garantire trasporti più efficienti e puliti e, con essi, un cambio di paradigma reale in grado di far crescere davvero il Paese.

Per quanto riguarda le domande poste dal Gruppo parlamentare del Movimento 5 Stelle, è stato chiesto se ci sia la valutazione dell'opportunità o meno di trasferire la proprietà di parte delle reti delle linee regionali a RFI.

Gli operatori del trasporto ferroviario regionale devono, ovviamente, 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 minimo di tecnologia e di sicurezza su tutte le reti ferroviarie gestite dalle regioni, eventualmente ricorrendo alle esperienze di Rete ferroviaria italiana.

Le regioni possono già stipulare accordi con RFI 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.

Per le linee di competenza regionale che assumono rilevanza per l'infrastruttura ferroviaria nazionale valuteremo con le singole regioni interessate la possibilità di finanziare specifici progetti di ammodernamento e messa in sicurezza, nonché la possibilità che la proprietà e la gestione delle stesse vengano trasferite allo Stato e, quindi, a RFI.

Proprio a tal fine, non appena le urgenze drammaticamente intervenute lo consentiranno, intendo recarmi personalmente su treni e binari che presentano le maggiori difficoltà — sto parlando delle linee regionali — per averne contezza diretta e valutare, insieme ai presidenti di regione, in che modo assicurare la massima sicurezza, soprattutto sfruttando le tecnologie già esistenti.

Per quanto riguarda, invece, la seconda domanda, ossia se utilizzeremo incentivi economici previsti dall'Unione europea sulla sicurezza stradale affinché l'Italia si metta

al passo con l'Europa, che punta a zero morti nel 2050, sappiamo, purtroppo, che il bollettino degli incidenti stradali - ne parlavamo nell'ultima relazione programmatica di inizio agosto - segna un aumento. Nel 2017 sono morte 95 persone in più rispetto all'anno precedente, raggiungendo la cifra di 3.378 vittime, un totale, purtroppo, di quasi 10 morti al giorno. Penso che ciò non sia accettabile, al giorno d'oggi.

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 a zero morti nel 2050. L'Italia, purtroppo, sta miseramente fallendo. Perciò metteremo in campo tutte le nostre capacità e le nostre forze per invertire questa rotta. Anche attraverso gli esperti che lavoreranno all'interno della struttura tecnica di missione vogliamo fare un Piano nazionale di incentivi per gli enti locali che, attraverso l'utilizzazione di determinate strumentazioni e di una diversa mobilità all'interno dei centri urbani, fanno diminuire il numero delle vittime rispetto all'anno precedente e, di conseguenza, vengono giustamente premiati da parte dello Stato.

L'ultimo tema che intendo affrontare riguarda la questione posta dal Gruppo della Lega, che ha chiesto utili informazioni sulle criticità in vari uffici della Motorizzazione civile. È vero. In tutta sincerità, tra le migliaia di segnalazioni che giungono al mio ministero le maggiori comprendono proprio quelle sulla Motorizzazione civile. Nelle assunzioni previste di centinaia e centinaia di nuovi ingegneri andremo a implementare il numero anche per quanto riguarda la Motorizzazione civile, che, purtroppo, oggi causa le criticità proprio da lei indicate, che devo assolutamente confermare.

Presidente, ho concluso. La ringrazio e, ovviamente, ringrazio tutti i colleghi per avermi ascoltato.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
DIEGO DE LORENZIS

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. So che ci sono molti colleghi che intendono inter-

venire e replicare, per interventi anche brevissimi. Il problema è che il Ministro aveva dato disponibilità fino alle 15.30. Vi chiedo, quindi, la cortesia di valutare in Ufficio di presidenza la possibilità di proseguire in altro modo, con domande scritte.

Do la parola a un commissario per Gruppo. Intanto ringrazio il Ministro, che ha anche degli impegni.

RAFFAELLA PAITA. Io non so chi abbia concordato il metodo di fornire le domande precedentemente, ma in questo metodo non mi ritrovo - lo dico con grande franchezza - anche perché le mie domande sono state differenti e alle mie domande non è stato risposto. Io non ho chiesto chi non farà il ponte di Genova, ma ho chiesto chi lo farà. Mi aspetto che un Ministro, dopo un mese, mi dica chi lo farà e con quali procedure.

Poiché continuo a leggere sui giornali che il ponte lo farà Fincantieri, e sono tra coloro che vogliono che il ponte venga realizzato, tanto per essere chiari - non mi importa assolutamente niente da chi, ma che venga realizzato sì - ho chiesto al Ministro di sapere se sia possibile avere un ponte realizzato da Fincantieri e con quali procedure. Temo che, in quel caso, occorra una gara. Un Ministro, dopo un mese, deve venire qui e dirci come stanno le cose. Non deve dirci quello che non si farà, ma quello che si farà, dopo un mese. È chiaro? Alla mia domanda non è stata fornita risposta.

Se funziona così, ossia c'è un canovaccio che deve essere rispettato per garantire al Ministro ogni volta di fare una sorta di comizio, anche su questioni estremamente delicate, si sappia che io non appartengo alla categoria dei commissari di questa Commissione che si attengono a questo metodo. Pretendo che, dopo un mese, il Ministro della Repubblica Toninelli ci dica chi farà il ponte, con quali tempi e con quali procedure.

Ho chiesto anche un'altra cosa: quali progetti ci sono? C'è anche questo piccolo particolare: i progetti vanno approvati e verificati. Poiché il Ministro ha parlato di un anno e l'unica data che ha fornito è novembre 2019, legittimamente mi pare doveroso chiedere a quali progetti si rife-

risce, se a quello di Renzo Piano o no e a quali procedure? Ci sarà scritto qualcosa dentro questo decreto-legge che avete annunciato. Poiché non credo che in questa vicenda valga il principio della *suspense*, ma il principio della chiarezza, dopo un mese, chiedo che queste risposte vengano immediatamente fornite.

Avrei avuto tante altre domande, sulle concessioni e sulle commissioni ministeriali. Vorrei sapere qualcosa sulla portualità. Non ha detto una parola durante la sua relazione. Questa è una Commissione che si occupa anche di questo tema. Ho rinunciato a tutte le domande che non fossero relativamente pertinenti all'urgenza umana, economica e di prospettiva di un territorio e della città di Genova. Da qui non mi muovo finché queste risposte non saranno fornite.

GIORGIO MULÈ. Scusi, presidente, capiamoci: per facilitare il lavoro del Ministro, noi abbiamo accettato di fornire i temi dell'audizione di oggi, per puro senso di responsabilità, essendo l'audizione concentrata sui fatti di Genova.

Le chiedo se ha sostituito Santoro e gli altri e Lei mi dice due nomi. Poi oggi ci comunica che Franzese si è dimesso il 31 agosto. Noi questa cosa non la sapevamo. Perché non l'ha mai comunicata? Noi Le abbiamo chiesto se intendesse rimuovere o sospendere i soggetti indagati per omicidio colposo plurimo e Lei non ha risposto.

Non Le stiamo chiedendo l'arca di scienza. Ci deve dire se li rimuove o non li rimuove. Se Le chiediamo se ha avviato un'indagine interna per vedere se questi soggetti abbiano preso soldi o fatto assumere le amanti, ci deve dire sì o no.

Perché si fa mandare prima le domande, se poi non risponde? Lei deve avere veramente un minimo di rispetto per la Commissione. Presidente, non è ammissibile. È un'offesa alla verità e agli italiani. Noi qui non ci facciamo prendere in giro. Avete voluto le domande? Rispondete! Che modo è? Ci sono argomenti sui quali bisogna dire sì o no. Il di più appartiene al diavolo. È chiaro o no?

Se sui dirigenti Le chiedo se li caccia o non li caccia, se Le chiedo se ha avviato

indagini, Lei mi deve dare risposte. Non mi può leggere il compito sull'analisi costi-benefici. È la sesta volta. Noi non abbiamo bisogno di concentrarci per capire le cose, le capiamo immediatamente. È inutile che ce le ripeta per la sesta volta. Ci sono domande che sono state poste distintamente una per una e Lei ha voluto che le fossero mandate, se Le è studiate, si è seduto. Ma ci vuole rispondere?

MAURO ROTELLI. Io vorrei approfittarne, invece di fare uno sfogatoio, per sfruttare un'occasione che abbiamo. Lo dico sinceramente. A me sembra interessante il fatto che ci sia una prospettiva di forza lavoro in più di ingegneri all'interno del ministero, come mi sembra di aver sentito. Siccome in uno dei passaggi subito dopo la tragedia di Genova sul *Secolo XIX* è uscita la notizia che Autostrade si è rivolta a consulenti esterni più di una volta per avere questo tipo di soluzioni, Ministro, non si faccia anche in questo caso scavalcare dagli eventi come sul discorso della desecretazione del contratto che legava Autostrade con il Governo, che è una delle cose che ci ha lasciato più interdetti, ma ci faccia sapere chi sono stati questi consulenti negli ultimi venti anni. Ci faccia sapere chi è che ha lavorato sulla verifica di queste opere pubbliche. Lo dica a tutti e renda trasparente quest'altro passaggio, che penso sia particolarmente interessante.

Ne approfitto perché ha già dato un paio di risposte nel suo intervento rispetto al nuovo sistema aeroportuale. Ieri abbiamo avuto un'audizione qui in Commissione — il presidente glielo avrà raccontato — con il presidente di ENAC (Ente nazionale per l'aviazione civile), che ha avuto dei momenti anche un po' tragicomici in sincerità, in maniera particolare quello della verifica del piano aeroportuale nazionale, collegato a una domanda che ho fatto io sulla questione della continuità territoriale.

Tale argomento si collega a quello che ci ha detto poco fa su Ryanair. Il presidente dell'ENAC ci ha riferito che fondamentalmente la continuità per quanto riguarda in maniera particolare la Sardegna, escluse Pantelleria e Lampedusa — credo che fossero le due isole che erano ritenute giuste

per avere la continuità territoriale – poteva essere garantita attraverso il servizio di *low cost*. Ci sono tantissimi aeroporti anche nelle isole che non hanno la fortuna di poter avere compagnie *low cost* e addirittura non hanno neanche la compagnia di bandiera, l'Alitalia, che atterra in quegli aeroporti.

Mi permetto di sottolinearle anche la vertenza dell'autotrasporto, che non abbiamo trattato, ma che purtroppo è stata anch'essa al centro di tragici eventi come il camion esploso a Bologna e gli autotrasportatori coinvolti purtroppo nel crollo del ponte Morandi. Noi, Ministro, abbiamo accolto in maniera positiva questa sospensione dello sciopero paventato – mi sembra – tra il 6 e il 9 di agosto, però in questo momento ce n'è un altro che è previsto sempre per le stesse motivazioni, che sono quelle delle deduzioni forfettarie e del rimborso delle accise sul gasolio. Non sappiamo a che punto sia la questione, perché lo stop dovrebbe essere a fine mese.

Concludo parlando delle infrastrutture. Lei parlava di grandi infrastrutture che potrebbero essere riviste a favore, invece, di quelle più piccole e di più rapida realizzazione. C'è un sistema interportuale nazionale molto interessante, che però non è regolato. Le chiedo se rispetto al gomma-gomma o al gomma-ferro, le varie modalità di interconnessioni, ci sia da parte del Governo un'idea di approcciare i 24 interporti e, quindi, dargli una loro identità precisa. Contemporaneamente a questo, rispetto al completamento della trasversale Ancona-Civitavecchia, della quale mancano solo 18 chilometri, Le chiedo se da parte del Governo ci sia l'idea di proseguire il lavoro svolto fino ad adesso.

PRESIDENTE. La ringrazio, collega Rottelli, anche per i toni che ha tenuto. Il Ministro mi ha comunicato che c'è la possibilità da parte sua di fare un ulteriore breve intervento e mi ha ribadito che ha un impegno a brevissimo, quindi chiedo ai colleghi che ancora vogliono intervenire (Pizzetti, Stumpo e Sozzani) se vogliono fare intervenire prima il Ministro e poi, nell'eventualità che rimanga del tempo, in-

tervenire. Credo che potrebbe essere più ragionevole.

DIEGO SOZZANI. Vorrei chiedere alcuni chiarimenti in merito alla relazione del Ministro che non ho capito, per cui magari approfitterei di questi minuti. In primo luogo, l'agenzia di cui lui ha parlato diventa un'agenzia autonoma rispetto al ministero, dotata di poteri e di finanziamenti autonomi, o no?

In secondo luogo, cosa significa « monitoraggio dinamico »? Lei ha usato le parole « monitoraggio dinamico ». Questo mi sfugge sotto un profilo operativo successivo.

In terzo luogo, ha usato un'altra espressione: « intermodalità con l'alta velocità ». Dove sta l'intermodalità, quindi trasporto merci, sulla ferrovia dell'alta velocità, che è ad alta capacità? In Italia in questo momento non si fa. Di notte probabilmente. Qualora l'alta velocità diventi fondamentale ai fini dell'intermodalità che lei ha citato, com'è il completamento della rete dell'alta velocità in Italia che è monca? Lei lo sa benissimo. Prima mi dice che state facendo le analisi sui costi-benefici e poi diciamo « intermodalità con l'alta velocità ».

In terzo luogo, per l'appalto del ponte andate in deroga anche alle leggi europee, quindi in vista dell'adozione del decreto-legge che voi approverete venerdì avete già discusso con l'Europa la possibilità di dare appalti specifici in deroga al Codice degli appalti e al codice europeo? Questa è la domanda.

In quarto luogo, il Codice degli appalti che lei ha detto essere *in itinere* sotto il profilo dell'eventuale modifica si può fare anche insieme? Intende discuterne con questa Commissione, oppure ci arriverà un testo definitivo che noi approveremo alzando la mano direttamente all'interno dell'aula di Montecitorio? La domanda è: possiamo lavorare assieme riguardo a temi di questo genere?

In quinto luogo, il responsabile del Dipartimento sicurezza e vigilanza Cinelli, che lei ha al ministero, è laureato in Scienze politiche. Ha detto che c'è un numero di ingegneri estremamente bravi all'interno del ministero, ma come mai mettiamo un

laureato di scienze politiche che controlla la sicurezza in Italia ?

LUCIANO PIZZETTI. Presidente, glielo dico nel modo più istituzionale possibile. Mi rivolgo prevalentemente a Lei, ma ovviamente, per suo tramite, anche al Ministro. Questo non è un albergo a ore, per cui si viene, si mettono alcuni minuti a disposizione, alle domande dei commissari non si risponde e poi si va via. Io capisco che ci siano altri impegni, ma se ci sono altri impegni questa seduta rimane convocata per altra occasione a brevissimo per rispondere alle questioni che i commissari hanno posto, anche sui temi più urgenti e delicati che fanno riferimento alla questione Genova in primo luogo.

La seconda considerazione è rivolta al Ministro. Ministro, lei è un po' strabico, perché nella sua relazione su alcune questioni ha dato risposte e su altre assolutamente no, sulle domande fatte in quest'Aula nessuna risposta, però lei ha detto peste e corna della Legge obiettivo. La Legge obiettivo è stata adottata da un Governo che vedeva la presenza importantissima del suo attuale alleato di governo, per cui, se ha delle rimostranze particolari da fare, le rivolga in modo diretto a quella parte politica.

Ho ancora due domande dirette e ho terminato. In primo luogo, a seguito della vicenda della nave Diciotti, si è palesata la questione del cambio dell'ammiraglio Pettorino, comandante della Guardia costiera. Io le chiedo se questo corrisponde al vero oppure no, essendo questo di sua competenza — credo — diretta e, quindi, gradirei una risposta molto semplice: sì o no.

Arrivo alla seconda questione. Lei ha detto che la fusione tra ANAS e Ferrovie non s'ha da fare. Apprendiamo dai giornali — e peraltro Lei l'ha confermato anche in dichiarazioni, pur smentendo le percentuali — che è in corso un'operazione tra Ferrovie e nuova Alitalia. Le chiedo qual è la differenza per cui l'operazione con ANAS non s'ha da fare né ora né mai, mentre l'operazione Alitalia ha questo importantissimo valore strategico? Il primo aspetto non ha un valore strategico al pari di quello che ha la connessione con Alitalia?

Ho terminato e faccio mie le domande della collega Paita, perché nella sua replica, se non ora tra pochi giorni o tra poche ore, possa rispondere.

Infine vorrei annunciare che il gruppo del Partito democratico non aderirà più in futuro alla modalità di presentare le domande per iscritto. Abbiamo presentato per iscritto una questione, con la postilla che i commissari avrebbero poi posto le domande. Se il tema è che si risponde parzialmente a quella questione e poi le domande dei commissari non esistono, va da sé che quell'atto non esiste più. Per quanto ci riguarda, non presenteremo più domande per iscritto.

NICOLA STUMPO. Sono stato l'unico che non ha mandato preventivamente nessuna domanda per iscritto, anche perché immaginavo che finisse così. Peraltro, la domanda che ho fatto, e che avrei fatto, non era particolarmente complicata. Ho chiesto semplicemente a che punto è lo stato dei lavori rispetto alla concessione di Autostrade. Poiché si è detto tutto e il contrario di tutto, gradiremmo sapere a che punto siamo.

Vede, Ministro, glielo dico con molta franchezza: se lei è seduto lì, è inutile continuare a ripetere che prima qualcuno ha sbagliato. Diversamente, lei non sarebbe stato lì. Se la percezione esterna del Paese fosse stata che era stato fatto tutto bene, lei non sarebbe lì. Ci sarebbe qualcun altro. È chiaro? Sentirmi dire ogni volta che quelli di prima hanno sbagliato per me diventa una cosa insopportabile. Voglio sapere che cosa fate voi al Governo, non che cosa è stato fatto male prima.

Quello che voglio sapere oggi è se si può chiudere la stagione degli annunci. Voi governate, non fate gli enunciatori di principio. Lei è venuto qui oggi sembrando un rappresentante dell'opposizione. È venuto a dire che bisogna cambiare alcune cose e che non ne vanno bene altre. Io voglio sapere come si fanno le cose che vanno fatte, non quello che non va bene. Quello che non va bene glielo dico io, perché faccio l'opposizione. Lei è al governo e deve fornirmi le risposte. Va bene?

È insopportabile che si venga qui il 2 agosto, in una giornata complicata, e che lei se ne vada dopo un po'. Ci rivediamo dopo un disastro gravissimo e ci viene detto che bisogna concludere entro le 15.30 perché ci sono impegni precedenti.

Io non ho mandato la domanda, non ne ho mai mandate e non ne manderò prima, perché in Parlamento può darsi che, mentre c'è un dibattito, si cambi idea rispetto alla domanda. Non le manderei mai delle domande prima, ma non è complicato sapere se avete avviato delle procedure oppure no rispetto alle concessioni date ad Autostrade. Non è complicato.

Lei mi deve dire che non potete fare nulla, perché non si può fare. L'avrei invitata, allora, nel secondo intervento, a studiare, la prossima volta, prima di parlare, perché agli italiani voi avete detto delle cose e ne state facendo altre, il che non va bene rispetto a questa vicenda e rispetto ad altre.

Le ho chiesto anche come intendiate procedere con i lavori, perché lì non c'è soltanto da costruire. La collega Paita e altri l'hanno detto. C'è un progetto, abbiamo visto un plastico. Non so se vogliate utilizzare il plastico che ha fatto l'ingegner Piano e metterlo così. Se è architetto, ho pure qualche dubbio sul fatto che possa firmare i ponti, pensi un po', collega.

Vorrei sapere come intendete lavorare rispetto al fatto che non c'è soltanto da costruire il ponte, ma bisogna fare qualcosa in più. Non è possibile che si debbano avere le domande scritte per poi non rispondere. Lei ci deve dire a che punto stiamo.

Le avrei chiesto altre cose, ma glielo ho detto prima. Vorrei sapere sulle ferrovie locali come intende muoversi. Ci sono tanti temi, ma non è oggi il giorno in cui discuterne. C'è una vicenda che è più grande delle altre. Su questa non può fornirci delle risposte burocratiche scritte in quel modo. Ci deve far sapere quello che state facendo voi al Governo.

PRESIDENTE. Chiede di intervenire il collega Bagnasco di Forza Italia. La prego di essere breve, perché del suo gruppo sono

già intervenuti altri due colleghi prima di lei.

ROBERTO BAGNASCO. Sarò brevissimo. Ovviamente, risparmio il fatto che condivido le cose che hanno detto il mio collega e anche, devo dire, altri di altri partiti. Genova è in una situazione drammatica, molto più di quello che sembra, nonostante ci sia stata la focalizzazione dei riflettori su Genova e si sia voluto fare e dire molto.

Faccio una piccola considerazione. Io abito a 25 chilometri da Genova. L'altro giorno, quando ancora non c'erano le scuole aperte, in un momento ancora particolarmente facile per la città, ho impiegato un'ora e quaranta, in un orario normale, per arrivare all'aeroporto. Questo per dire cos'è Genova oggi, non certamente per il mio ritardo.

Quello che volevo dire al Ministro è che mi dispiace che tutte le volte faccia delle osservazioni non richieste sulla sua superiorità rispetto alle tematiche. In questo caso sto parlando della Gronda, signor Ministro. Tutte le volte ripete, in maniera ossessiva, che Lei è al di sopra di questo tipo di problematica e che questa problematica non è inerente ai problemi del ponte Morandi. Di questo Le ho sempre dato atto: il ponte sarebbe caduto anche se ci fosse stata la Gronda.

Quello che io dico con grande chiarezza e che Lei dovrebbe, per onestà intellettuale, confermare è che voi da sempre, in maniera pesante e forte — ancora oggi posso leggere quello che avete dichiarato sui giornali; non l'ha detto l'ultimo disperato che passava per la strada, ma il vostro capogruppo in regione — dichiarate la vostra assoluta negatività nei confronti della Gronda, che sarebbe una tragedia per Genova.

Ebbene, questo non è il modo con cui un Ministro deve affrontare problematiche tanto importanti e determinanti per la nostra città. È gravissimo, signor Ministro.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Intervengo molto velocemente, ribadendo anch'io quanto detto e sollecitando le risposte alle domande della collega Paita.

Il 1° settembre c'era una scadenza per gli amministratori sul censimento delle diverse infrastrutture. Vorrei capire in dettaglio questa scadenza, che tra l'altro aveva provocato anche un po' di malumori fra i sindaci, i quali sono stati invitati a fornire risposte tempestive. Evidentemente, tali risposte ci saranno già.

Deve arrivare in questa Commissione — chiederò anche quando, visto che ormai è stato anche registrato alla Corte dei conti — il contratto RFI-MIT. Vorrei sapere soprattutto, visto che questa Commissione ha anche il potere di fare delle proposte di modifica, se sia possibile aprire una discussione, come ha detto anche il presidente alla Fiera del Levante, sull'alta velocità al Sud, in particolare verso la Calabria. Sappiamo da notizie di stampa e vari *tweet* che ci sarebbe una modifica sull'autorità portuale di Gioia Tauro, ma la regione non ha avuto alcuna comunicazione. Vorrei capire se la notizia è fondata.

PRESIDENTE. Se non ci sono altri interventi, do la parola al Ministro Toninelli per la replica.

DANILO TONINELLI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Cercherò di essere celere. L'agenzia per la sicurezza sarà inserita nel decreto-legge per Genova e sarà un'agenzia indipendente finanziariamente, come ho indicato nella risposta. Verrà pagata, come per esempio l'ART sulla regolazione per i trasporti, dagli stessi controllati, in questo caso dai concessionari, e avrà il compito proprio di vigilare e di ispezionare tutte le infrastrutture. Sarà inquadrata all'interno del MIT. Sarà controllata e dipenderà dal MIT.

Quanto alla costruzione del ponte, non lo faremo costruire ad ASPI. Lo costruirà lo Stato. ASPI metterà i soldi.

Per quanto riguarda il comandante della Guardia costiera, non c'è alcun indirizzo politico sul cambiarlo.

Sulla fusione FS e ANAS non c'è alcun tipo di sinergia. Si sono triplicati gli stipendi — magari andate a dirlo in giro — e si è semplicemente fatta speculazione finanziaria.

Per quanto riguarda, invece, Alitalia e FS, le sinergie ci sono eccome.

Sulle concessioni autostradali è in corso ed è stata attivata dal 16 agosto la procedura per la decadenza dell'intera convenzione unica ASPI. Abbiamo ricevuto le deduzioni da parte di ASPI dai signori di studi legali pagati fior di milioni, verso i quali magari il collega Mulé dovrebbe utilizzare la stessa veemenza, considerato che è il suo partito ad aver approvato la legge che ha erogato decine di miliardi di euro ai privati, escludendo l'intervento dello Stato. Probabilmente i sensi di colpa portano a difendersi in questo modo. La procedura va avanti e l'obiettivo è quello della decadenza della concessione.

Vengo al censimento. Grazie della domanda. Abbiamo mandato immediatamente dopo l'accadimento di Genova una richiesta, non solo ai sindaci ovviamente, ma a tutti i concessionari e gestori di cose pubbliche. Stanno arrivando i dati.

Quei 250 ingegneri che assumeremo con il decreto-legge all'interno della struttura del ministero rappresenteranno proprio quei gruppi di lavoro che dovranno vagliare immediatamente e, quindi, circostanziare con una risposta specifica tutte le richieste, stante il fatto che la responsabilità nella manutenzione ordinaria e straordinaria e messa in sicurezza delle infrastrutture è per legge e convenzione ovviamente in capo agli enti gestori.

Ci rendiamo conto del fatto che ci sono alcuni enti locali che non hanno soldi in cassa. A questo proposito dovremo fare un discorso parallelo di un fondo che dovrà essere ovviamente scorporato dai vincoli europei. Modificheremo, spero già nella legge di bilancio o comunque entro l'anno, dando all'autorità portuale di Messina... Ci mancherebbe altro, il Parlamento è sovrano, come con il Codice degli appalti, per cui l'indirizzo verrà dato dal Governo, ma l'approvazione — ci mancherebbe altro — verrà data dal Parlamento. La ringrazio molto, presidente. Ovviamente grazie anche ai colleghi.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Danilo Toninelli per la sua disponibilità.

RAFFAELLA PAITA. Siccome ribadisco che non sono state date le risposte chieste, ma una obiettivamente è una novità incredibile data oggi, cioè il Ministro ha annunciato che farà lui il ponte nuovo a Genova (ha detto che lo farà lo Stato o la nuova IRI che hanno in mente loro), io chiedo l'audizione del sottosegretario Rixi in merito al progetto di ricostruzione del ponte. Siccome l'affermazione fatta in un'Aula sovrana è che lo farà lo Stato e lo Stato è questo, chiedo specificatamente l'audizione del sottosegretario Rixi sul tema del progetto del ponte, tempi di realizzazioni e procedure, quindi Le chiederei di calendarizzarla immediatamente e chiedo anche ai colleghi se condividono questa proposta.

PRESIDENTE. Colleghi, interrompo questo breve dibattito sull'ordine dei lavori per dire che dopo l'audizione era previsto l'Ufficio di presidenza, quindi vi chiedo di chiudere la seduta dedicata all'audizione del Ministro e cominciare l'Ufficio di presidenza, dove potremo discutere ampiamente di questi argomenti. Grazie.

La seduta termina alle 16.

*Licenziato per la stampa
il 14 marzo 2019*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



18STC0029660