

COMMISSIONI RIUNITE
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI (VIII)
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

1.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 1° DICEMBRE 2022

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE
SALVATORE DEIDDA

INDI

DEL PRESIDENTE DELLA VIII COMMISSIONE
MAURO ROTELLI

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Rotelli Mauro, <i>presidente</i> ..	9, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 25, 27, 29, 30, 32
Deidda Salvatore, <i>presidente</i>	3	Barbagallo Anthony Emanuele (PD-IDP) .	13
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, sulle linee programmatiche del suo dicastero (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Bonelli Angelo (AVS)	19
Deidda Salvatore, <i>presidente</i>	3	Caroppo Andrea (FI-PPE)	29
		Fede Giorgio (M5S)	27
		Furguele Domenico (LEGA)	23
		Iaria Antonino (M5S)	17

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Fratelli d'Italia: FdI; Partito Democratico - Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Lega - Salvini Premier: Lega; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Berlusconi Presidente - PPE: FI-PPE; Azione - Italia Viva - Renew Europe: A-IV-RE; Alleanza Verdi e Sinistra: AVS; Noi Moderati (Noi con L'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro) - MAIE: NM(N-C-U-I)-M; Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-+Europa: Misto-+E.

	PAG.		PAG.
Mazzetti Erica (FI-PPE)	16	Rossi Fabrizio (FDI)	11
Pastorella Giulia (A-IV-RE)	18	Salvini Matteo, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> 3, 14, 20, 25, 30	
Pastorino Luca (MISTO +EUROPA)	10	Simiani Marco (PD-IDP)	23, 25
Raimondo Carmine Fabio (FDI)	25	Zinzi Gianpiero (LEGA)	9

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
SALVATORE DEIDDA

La seduta comincia alle 11.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che mediante il resoconto stenografico, anche attraverso la trasmissione diretta sulla *web tv* della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, sulle linee programmatiche del suo dicastero.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di fronte alle Commissioni riunite VIII e IX del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, sulle linee programmatiche del suo dicastero. Ringrazio il Ministro per aver sollecitamente risposto all'invito delle Commissioni e saluto il presidente della Commissione Ambiente, onorevole Rotelli, e i colleghi deputati.

Prima di cedere la parola al Ministro, comunico che le presidenze hanno convenuto sulla seguente organizzazione del dibattito, già comunicata ai Gruppi.

Agli interventi dei parlamentari è riservato un tempo complessivo di circa 80 minuti, suddiviso tra le due Commissioni, secondo uno schema di riparto tendenzialmente proporzionale tra i Gruppi.

Tale ripartizione consente al Ministro di effettuare la replica in un tempo congruo. Ulteriori interventi saranno ammessi ove residui tempo disponibile, compatibilmente

con quello necessario per la replica del Ministro.

Invito quindi i colleghi, qualora non l'abbiano già fatto, a comunicare le richieste di intervento alla presidenza.

Cedo subito la parola al Ministro Salvini, ringraziandolo nuovamente per la sua disponibilità.

MATTEO SALVINI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sono io che ringrazio voi. Vedo di essere il più spedito possibile per poi prendere appunti, come ho fatto con i colleghi del Senato poc'anzi, quindi vado a leggere, opportunamente tagliata, la relazione che i valenti uffici che sono qua presenti hanno predisposto, e poi sono più interessato ad ascoltare che ad intervenire.

Partiamo con queste due fasi, quello che ho trovato e quello che abbiamo cominciato a preparare in questi quaranta giorni, dal giuramento ad oggi. Allora, in questi primi quaranta giorni al Ministero abbiamo riscontrato alcune criticità che riguardano l'allocazione delle risorse, la concreta realizzazione degli interventi e l'organizzazione del Ministero stesso; con alcuni problemi di risorse, di risorse umane, con strutture e comitati a volte con finalità che poco hanno a che vedere con le deleghe che la legge attribuisce al Ministero, e con alcune lacune che, anche con la vostra collaborazione, conto che riusciremo a colmare. A livello di personale, peraltro con croniche carenze di organico sia a livello centrale che a livello territoriale, abbiamo a che fare io come altri colleghi ministri. Penso ad esempio agli uffici periferici delle motorizzazioni o ai provveditorati interregionali: per darvi un'idea, le motorizzazioni all'inizio anni 2000 avevano più di 7.000 dipendenti, oggi sono 2.600; e i provveditorati in tutto non arrivano a 1.400 persone

di organico. Peraltro i trattamenti economici del personale del Ministero non sono in linea con gli altri Ministeri dello stesso peso e sicuramente non sono competitivi rispetto a responsabilità e competenze richieste al Ministero.

Un ulteriore elemento problematico è legato alla mancanza di solide linee di coordinamento fra le varie componenti del Ministero, soprattutto fra la Struttura tecnica di missione e le singole Direzioni generali, con profili di criticità e confusione riscontrati anche nell'allocazione delle risorse. Molte opere pubbliche, anche particolarmente rilevanti, infatti, risultano finanziate solo in parte e con diverse fonti di finanziamento, con regimi contabili e temporali differenti. Per darvi un'idea, nel bilancio del Ministero ci sono 8 miliardi di residui pendenti in parte capitale derivanti da un elevato numero di autorizzazioni di spesa, alcune delle quali risalenti addirittura a più di vent'anni fa.

Su questo punto la partecipazione dei parlamentari, ed in particolare di queste due Commissioni, sarà fondamentale. Ci sono ad esempio 117 opere affidate a 42 commissari; proprio ieri l'altro ho firmato una richiesta a questi commissari sullo stato di avanzamento lavori, sulla mancanza di copertura, sulle criticità di queste 117 opere commissariate. Mi domando e vi domando quanto possa peraltro essere efficiente l'azione di un commissario, se molti di questi interventi presentano appunto fabbisogni finanziari di gran lunga superiori alle risorse effettivamente disponibili. A ciò si aggiunga un'ulteriore criticità: i commissari sono chiamati a svolgere il loro ruolo senza poter contare su strutture *ad hoc*, ma servendosi molto spesso di quelle di ANAS e RFI, peraltro oberate e impegnate nella realizzazione degli interventi previsti dai rispettivi contratti di programma. Giungiamo alla riflessione che il commissario se dipendente da ente pubblico ha un compenso per la sua opera pari allo zero, con tutte le responsabilità annesse e connesse.

Per quello che riguarda il PNRR, il Ministero è responsabile complessivamente di investimenti per circa 40 miliardi di euro, la cui attuazione è monitorata attra-

verso 57 tra traguardi e obiettivi, di cui 47 investimenti e 10 riforme. Per quello che riguarda le 10 riforme, il Ministero ha conseguito tutti gli obiettivi previsti dal Piano, rimane soltanto da conseguire la riforma relativa all'istituzione di una piattaforma strategica nazionale per la rete di porti e interporti, con termine al secondo trimestre 2024, e si presume che non ci saranno criticità nel rispettarla.

I problemi riguardano invece i 47 investimenti di cui parlavo poc'anzi. Faccio alcuni esempi: le sperimentazioni relative all'idrogeno in ambito ferroviario e stradale presentano seri problemi anche solo limitatamente all'approvvigionamento sul mercato dei mezzi stessi a idrogeno; per quello che riguarda gli interventi ferroviari, si registrano numerosi ritardi sull'attuale *road map* di quasi tutte le procedure, per lo più dovuti alle verifiche effettuate da ciascuna Sovrintendenza archeologica, belle arti e paesaggio e dalla Commissione per la valutazione di impatto ambientale. Su alcuni investimenti inoltre - penso all'alta velocità Salerno-Reggio Calabria, fondamentale - non è stato ancora definito con i territori il tracciato del percorso; o su altri interventi, come la Roma-Pescara, sono emerse numerose criticità relative alla loro concreta fattibilità.

Occorre precisare che molte delle opere previste nel PNRR sono soltanto in minima parte finanziate con risorse europee, e questo ci permette per fortuna di svolgere un esame più flessibile circa il loro interesse a che siano effettivamente portate avanti e concretamente realizzate.

Per quanto riguarda il settore idrico, il PNRR contempla due linee di intervento: una relativa a dighe e invasi, per i quali sono stati stanziati e ripartiti fra i diversi soggetti attuatori circa 2 miliardi di euro, e un'altra relativa alle perdite idriche, per i quali sono stati stanziati e ripartiti circa 900 milioni di euro.

Per far fronte agli impatti del caro materiali, che è un'altra voce critica ovviamente che avremo da affrontare, il Governo precedente ha istituito il cosiddetto Fondo per l'avvio delle opere indifferibili

con 5,9 miliardi di euro assegnati al Ministero.

Per quello che riguarda invece ANAS e RFI, partendo da ANAS il Ministero sta provvedendo all'individuazione degli interventi da finanziare con le risorse stanziare nella legge di bilancio 2022, pari a 4,55 miliardi di euro. L'ultima riunione l'abbiamo fatta ieri. Ovviamente è legittimo domandarsi come mai non siano state già ripartite queste risorse negli ultimi 11 mesi, comunque lo faremo nei giorni che rimangono disponibili. Per quanto riguarda RFI, invece, il Ministero ha provveduto a firmare il nuovo contratto di programma, i cui contenuti sono stati definiti dal Governo precedente, contenuti che immagino possano essere rivisti utilizzando le procedure previste dalla nuova normativa sul contratto di programma con il coinvolgimento anche delle Commissioni oggi riunite.

Altro capitolo, i fondi di sviluppo e coesione finanziati con la programmazione 2014-2020. Per questi interventi la normativa vigente fissa il termine del 31 dicembre prossimo per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, a pena di definanziamento degli interventi medesimi. Le risorse complessivamente assegnate dal Dipartimento della coesione al Ministero ammontano a circa 21,4 miliardi di euro; di questi però al 31 ottobre del 2022 risultano impegnati soltanto 8,8 miliardi di euro. Tali risorse sono assegnate a un numero ampio e variegato di soggetti attuatori — comuni, regioni e società di gestione ANAS e RFI — e il mancato utilizzo di queste risorse in tempo utile è purtroppo da ascrivere all'assenza di progetti concreti alla base degli interventi a suo tempo finanziati o all'incapacità dei soggetti attuatori di realizzare gli interventi. Di concerto con il Ministro Fitto stiamo studiando delle iniziative normative e amministrative per salvare le risorse del Fondo destinate a finanziare gli interventi quantomeno più maturi dal punto di vista progettuale e procedurale.

Infine, tra ciò che si è trovato, c'è il tema della revisione del Codice degli appalti. Nella scorsa legislatura il Parlamento ha approvato una legge delega al Governo

affidando la redazione dello schema tecnico a una Commissione speciale istituita presso il Consiglio di Stato. Nelle scorse settimane ho ricevuto dal coordinatore della Commissione una prima bozza del testo, affidando agli uffici del Ministero il compito di esaminarla in stretto raccordo con la Presidenza del Consiglio. Affinché fossero coinvolte tutte le associazioni di categoria e tutti gli *stakeholders* potenzialmente interessati, a partire da quelli che già avevano partecipato alle audizioni parlamentari relative alla legge delega, abbiamo dato avvio a una rapida consultazione telematica su invito.

In questi giorni gli uffici stanno lavorando a un testo che tenga conto degli oltre 60 contributi pervenuti da diverse realtà, testo che sarà esaminato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri nelle prossime settimane.

Questo lo stato dell'arte, poi brevemente farò una seconda parte dell'intervento su quello che abbiamo cominciato a fare in questi quaranta giorni. Comincio con la disposizione introdotta dal cosiddetto « decreto aiuti-*quater* », che ha definito una procedura semplificata per l'approvazione definitiva di alcuni grandi progetti autostradali, e cito ad esempio la Gronda di Genova, che altrimenti non avrebbero mai visto la luce. Ci sono poi tre interventi infrastrutturali ritenuti prioritari in questa prima fase di azione di Governo, che hanno trovato la loro sede nel disegno di legge di bilancio 2023. Il primo è il ponte sullo Stretto di Messina, opera non più rinviabile di assoluta strategicità per l'Italia e l'Europa nel suo complesso. Nel disegno di legge di bilancio è inserita una disposizione che qualifica il ponte come « opera prioritaria e di preminente interesse nazionale » per consentirne una celere realizzazione.

L'obiettivo è coerente con la presenza delle infrastrutture nei corridoi delle reti transeuropee di trasporto del regolamento sulle reti TEN-T. Con la norma inserita nella manovra 2023 si avvia il percorso per revocare lo stato di liquidazione della società Stretto di Messina, concessionario pubblico a partecipazione ANAS e RFI, Regione Calabria e Regione Sicilia, e superare

il contenzioso pendente. Senza il ponte, ovviamente, l'alta velocità da Salerno a Reggio Calabria e la velocizzazione delle ferrovie siciliane sarebbero opere monche. Il ponte non è la soluzione di tutti i mali, il ponte è una parte di un *puzzle* più ampio che ovviamente deve unire non solo Messina a Reggio ma Palermo a Berlino, questo è l'obiettivo.

Il secondo intervento riguarda la necessità di fare ordine sulla programmazione infrastrutturale, soprattutto in relazione alle cosiddette opere non prioritarie. L'obiettivo è unificare le risorse che giacciono inutilizzate nel bilancio del MIT e utilizzarle su interventi infrastrutturali che rispondano a criteri di coerenza.

Il terzo intervento riguarda invece la revisione prezzi, di cui accennavo anche sopra.

Nel disegno di legge di bilancio 2023 è presente una disposizione, concertata con gli operatori, con cui si attua un meccanismo di compensazione a favore di tutte le stazioni appaltanti che sono state costrette a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. Nel complesso, per evitare il blocco dei lavori, sono stati stanziati 3,2 miliardi di euro.

Nel disegno di legge di bilancio 2023 si trovano altre misure rilevanti quali: la sospensione dell'aggiornamento biennale delle sanzioni amministrative del Codice della strada; il finanziamento del terzo lotto costruttivo della TAV Torino-Lione, su cui ci sarà una riunione intergovernativa Italia-Francia al Ministero il 13 dicembre con la presenza mia e del ministro francese, per un totale di circa 2 miliardi di euro; l'integrale finanziamento degli interventi previsti per la strada statale 106 Jonica per un valore di circa 3 miliardi di euro; 400 milioni di euro per gli interventi previsti per le strade statali delle aree dei crateri sismici 2009-2016; 300 milioni di euro per gli interventi previsti sulla strada statale SS4 Salaria; 22 milioni per la progettazione della linea Chiasso-Monza, lungo il corridoio europeo Reno-Alpi; 700 milioni di euro per la realizzazione del sistema idrico del Peschiera, col raddoppio del tronco

nord dell'acquedotto che riguarda la città di Roma; 2,2 miliardi di euro per il completamento di tratta della linea metropolitana C di Roma; 400 milioni di euro a copertura dei maggiori oneri delle opere connesse allo svolgimento delle Olimpiadi Milano-Cortina 2026; 200 milioni di euro per l'erogazione di contributi al settore dell'autotrasporto, finalizzati a mitigare gli effetti degli incrementi di costo per l'acquisto del gasolio; 1,35 miliardi di euro per investimenti ulteriori sul trasporto rapido di massa su altre linee metropolitane.

Fin qui le azioni urgenti già intraprese in questi quaranta giorni e visibili nel disegno di legge di bilancio 2023.

Quanto alle iniziative future si pongono alcune questioni di ordine generale. Il primo tema è quello delle procedure. È evidente che se oggi, a distanza di oltre vent'anni, sono ancora in corso le opere previste e finanziate dalla legge obiettivo del 2001 qualcosa non funziona; se ci sono 117 opere commissariate, se lo straordinario diventa l'ordinario evidentemente bisogna rivedere tempi, modelli e procedure. Il nuovo codice degli appalti e dei contratti pubblici sarà assolutamente rilevante e dirimente sul fronte lavori pubblici dei prossimi anni.

Primario obiettivo del nostro Ministero è intervenire affinché si reintroduca una seria programmazione infrastrutturale, con tempi certi di realizzazione delle opere grazie a procedure snelle e veloci. Dinanzi a esigenze concrete di tutela ambientale e culturale, sacrosante, siamo infatti i primi a richiedere attenzione e a porci delle domande. La complessità di questi temi non può essere sciolta sistematicamente con un uso a volte pretestuoso degli strumenti di salvaguardia, al solo scopo di rallentare l'iter di realizzazione di opere che i cittadini, gli operatori e le comunità aspettano da tempo.

Le modifiche al codice dei contratti pubblici a cui stiamo lavorando vanno — senza ovviamente abbassare il livello delle tutele — nella direzione della semplificazione normativa e amministrativa, e auspico che il fondamentale contributo che verrà dal Parlamento vada nella medesima direzione.

Il ripristino di tale rapporto di fiducia passa anche attraverso la messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti, molte delle quali scontano oggi problemi strutturali legati alla loro vetustà o alla scarsa manutenzione eseguita negli anni: la sola ANAS gestisce più di 18 mila fra ponti e viadotti di cui più di mille monitorati e attenzionati quotidianamente, per l'età di costruzione e per la non sempre puntuale manutenzione.

Occorre dunque creare le condizioni finanziarie e normative fattuali che garantiscano la realizzazione di opere pubbliche con alti standard di qualità e di sicurezza, e ne consentano anche e soprattutto una manutenzione costante e affidabile.

Sta molto a cuore a tutti anche il tema della sicurezza stradale; ovviamente sono in corso contatti con il Ministero degli interni e il Ministero della scuola per un grande piano di educazione, attenzione e prevenzione stradale. Essa parte innanzitutto da un'efficace manutenzione delle infrastrutture stradali e prosegue attraverso una verifica di puntuali aspetti normativi, sia sul versante delle regole tecniche sia su quello del quadro regolatorio e sanzionatorio. Non a caso il disegno di legge di bilancio per il 2023 prevede adeguate risorse proprio sulla manutenzione delle strade. È chiaro che anche il Codice della strada dovrà e potrà essere rivisto anche in base ai nuovi sistemi di mobilità, soprattutto urbana, che si sono sviluppati negli ultimi anni.

Ovviamente sono e siamo per la libertà in tutte le sue forme, dunque anche per il rispetto di ogni forma di mobilità; ovviamente tutto va normato, gestito e accompagnato al passo coi tempi.

Altro tema fondamentale è quello che riguarda i trasporti e la logistica. È evidente che il sistema delle motorizzazioni civili sconta una cronica carenza di personale, come detto, che inficia a volte la qualità dei servizi erogati ai cittadini; quindi ritengo doveroso avviare delle iniziative volte al ripensamento del modello delle motorizzazioni nel suo complesso, favorendo la digitalizzazione laddove è possibile e il contributo dei privati, come in alcuni casi già

positivamente sperimentato. Il caso dell'esternalizzazione della revisione dei mezzi pesanti, realizzata soltanto poco tempo fa dopo anni di battaglia, è emblematico. Ci sono alcune realtà italiane per la revisione dei mezzi pesanti che hanno percentuali di riscontro di irregolarità assolutamente fuori dall'ordinario, penso a Cagliari o penso a Firenze; per quello che riguarda invece gli esami pratici di guida ci sono disomogeneità territoriali: si passa dai 55 giorni di attesa a Isernia ai 140 giorni di attesa a Como, questo in dipendenza evidentemente anche da un diverso corso della vita e la diversa appetibilità delle sedi di lavoro sia per i provveditorati che per le motorizzazioni.

Per quanto concerne la logistica, sarebbe fondamentale che tale settore uscisse una volta per tutte dal cono d'ombra in cui è stato ristretto. La valorizzazione della catena logistica produce miglioramenti tangibili alla vita quotidiana economica e alla sostenibilità ambientale del Paese. In tal senso bisogna lavorare per potenziare le misure già oggi a regime, penso al ferrobonus e al marebonus, su cui mi auguro che il Parlamento riuscirà a intervenire positivamente, che favoriscono l'intermodalità del trasporto, e tornare a parlare in concreto di autostrade del mare, per spostare parte del traffico merci dalla gomma e dalle autostrade sempre più intasate alle infrastrutture marittime.

Quanto al sistema portuale l'attenzione del Ministero è massima. Intendo lavorare sulla riforma della *governance* dei porti italiani valutando le diverse ipotesi in campo, anche sulla base delle richieste provenienti dalle istituzioni europee. Sia ben chiaro però che i porti devono rimanere pubblici, per quello che ci riguarda.

Lo Stato è chiamato a realizzare degli investimenti e garantire la massima concorrenza tra gli operatori per evitare fenomeni di concentrazione e la terzietà dei servizi tecnico-nautici. Ne va anche della sicurezza nazionale del Paese.

Rimanendo in ambito marittimo, alle dirette dipendenze del Ministero opera il Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera, che esercitano funzione marittima

relativa agli usi civili e produttivi del mare della costa. Un Corpo che stamattina può contare su 11 mila donne e uomini impegnati quotidianamente nell'assicurare l'ordinato e sicuro svolgimento di tutte le attività marittime, e che ringrazio per l'impegno, la professionalità e il sacrificio. Sarà mia premura sviluppare le funzioni marittime della Guardia costiera, anche in termini di innovazione e sviluppo tecnologico, e valorizzare le sue attribuzioni esclusive.

Per quanto concerne invece gli aeroporti, si è svolta la consultazione degli *stakeholders* sulla bozza di Piano nazionale degli aeroporti elaborata da ENAC, Piano che dovrà essere approvato entro febbraio 2023: superando la logica del campanile, valorizzando il ruolo degli aeroporti laddove questi svolgano effettivamente funzione strategica per la mobilità di cittadini e merci.

Il trasporto delle merci per via aerea non deve essere più un tabù, occorre valorizzare quegli scali – penso ad esempio a Brescia Montichiari – che hanno un potenziale inespresso anche solo per la loro strategica collocazione geografica.

Infine ultimo, ma non ultimo, anzi per me di interesse primario, il tema dell'edilizia statale e della rigenerazione urbana.

Lo Stato negli ultimi anni sostanzialmente ha rinunciato a un'opera di programmazione, a essere parte attiva dei processi di progettazione e costruzione di edifici residenziali pubblici; così facendo si è ulteriormente impoverito il patrimonio abitativo ed è diventato sempre più urgente pensare non più ai singoli interventi di riqualificazione abitativa, ma alle città e ai territori come sistemi nei quali nuovi progetti residenziali si inseriscono in una visione integrata.

In materia di edilizia statale e politica abitativa il Ministero delle infrastrutture è chiamato a svolgere un ruolo essenziale lungo tre direttrici: quella regolatoria, quella programmatica e quella finanziaria. Sono stati fatti importanti sforzi e passi avanti su queste tre direttrici, penso ad esempio al programma innovativo per la qualità dell'abitare, con cui sono state finanziate 159 proposte progettuali di rigenerazione ur-

bane e di edilizia residenziale pubblica per un valore complessivo di 2,82 miliardi di euro, presentate da regioni, comuni e città metropolitane, con una graduatoria con tanti altri progetti in lista d'attesa che mancano ovviamente di copertura economica, ma sono già in una buona fase di progettazione.

È inoltre importante che il Governo e gli enti locali intervengano per favorire un'edilizia di alta qualità con standard urbanistici sostenibili sia sul piano energetico che su quello ambientale. Un'edilizia inclusiva, realizzata con le migliori tecnologie e materiali più efficienti, non solo nelle zone centrali delle città ma soprattutto nelle periferie, per dare a queste ultime un nuovo volto, sarà fondamentale.

Per realizzare tutto ciò di cui ho fin qui detto sono sicuro di poter contare sul contributo fattivo del Parlamento e di queste Commissioni, contributo improntato alla serietà, rispetto e alla costruttività nelle proposte.

C'è il piano dighe, su cui stiamo lavorando col tema invasi. Tenete presente che di 580 dighe monitorate dal Ministero delle infrastrutture e di tutte quelle altre commissariate in elaborazione in progettazione in costruzione, i dirigenti del Ministero che se ne occupano sono ben tre, quindi c'è un problema di carenza di professionalità e materiale umano, legato anche alla minore appetibilità di questo Ministero rispetto ad altri Ministeri. La cosa che mi ha stupito e sconcertato, a cui dovremo insieme porre rimedio, è il fatto che quando fai un concorso per ruoli rilevanti, penso agli ingegneri, non riesci neanche dopo mesi a esaurire tutti i posti in graduatoria perché chi può va altrove; quindi evidentemente un ministero che si occupa di infrastrutture, di trasporti, di sostenibilità, di casa, di acqua, di sicurezza, non può non essere appetibile rispetto ad altre branche della pubblica amministrazione.

Potrei andare avanti per un'altra mezz'oretta, ma ritengo di fare cosa più utile fermandomi qua, dando quella che in quaranta giorni può essere solo una prima bozza di quello che abbiamo trovato come stato dell'arte e delle prime iniziative, so-

prattutto sulla legge di bilancio e sul codice degli appalti, che sono le due priorità assolute. Poi, carta e penna alla mano, sono ben contento di raccogliere vostre proposte, suggerimenti e indicazioni.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA VIII COMMISSIONE
MAURO ROTELLI

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. Allora, come sapete abbiamo una differenziazione dei tempi, anche un'alternanza tra maggioranza e opposizione e tra le due Commissioni. Al di là della replica finale, con il Ministro stavamo pensando di raccogliere due o tre interventi e poi, se voi siete d'accordo, di fare replicare il Ministro direttamente ogni due o tre interventi svolti da parte vostra. I primi tre iscritti a parlare sono i deputati Zinzi, Pastorino e Rossi, quindi lascio subito la parola al collega Zinzi. Prego.

GIANPIERO ZINZI. Grazie Presidente. Benvenuto, Ministro, nelle sue Commissioni.

Le dico da subito che c'è grande aspettativa rispetto al lavoro che farà al Ministero delle infrastrutture, ma c'è soprattutto grande fiducia, in primo luogo per l'operatività che ci ha trasferito in questa sua prima illustrazione, che ci proietta verso l'Italia del futuro, perché un'Italia che ha infrastrutture al passo con i tempi è un'Italia che sa guardare al futuro. E poi molto bene il rapporto con gli enti locali, cioè l'idea che il Ministero si relazioni agli enti locali in maniera positiva e dando sostegno ci porta ad immaginare di poter superare intanto i numeri che ci ha dato, 379 opere incompiute e 117 opere commissariate. Io vengo da un territorio in cui ci sono tante cattedrali nel deserto, penso al Policlinico di Caserta ma gliene potrei citare tantissime altre. Ebbene, avrà il nostro sostegno a fare bene, a fare meglio dei suoi predecessori e a fare più velocemente, perché il nostro vero problema in Italia - lo abbiamo detto più volte, lo hanno detto in

tante legislature anche i miei colleghi nel passato - è la burocrazia.

E allora l'idea che si possa combattere la burocrazia, la lentezza della burocrazia, e lo si possa fare, come ha detto lei poc'anzi, attraverso una sacrosanta tutela dell'ambiente ma concependo un impegno che sia serio e fattivo, ritengo sia un presupposto molto importante.

E allora tre auspici: intanto codice degli appalti e contratti pubblici. Lei lo ha detto, la semplificazione è la parola d'ordine. I maggiori ostacoli sono venuti per il passato quando non ci siamo limitati a riprodurre il contenuto delle direttive europee, come altri Paesi, come la Polonia e la Germania hanno fatto, ma abbiamo introdotto vincoli ulteriori. Dovremmo avere la capacità - e il Parlamento le sarà di sostegno, facendo la propria parte - di semplificare, e il tema del codice dei contratti pubblici ritengo sia il vero punto di partenza.

Poi ha fatto riferimento al personale dei provveditorati alle opere pubbliche. Martedì in audizione c'è stato il Ministro dell'ambiente; in ordine al dissesto idrogeologico noi come gruppo della Lega abbiamo rilevato che i DPCM del 4 aprile 2018 avevano di fatto «dato la stura» al completamento delle piante organiche delle Autorità di bacino. Sono passati cinque anni e torniamo a parlare di dissesto idrogeologico, ma non abbiamo le piante organiche complete. Lo stesso problema si ripropone per i provveditorati interregionali per le opere pubbliche. Quindi croniche carenze che vanno inevitabilmente sanate, perché ci sono attività che svolgono i provveditorati che sono fondamentali, sulle opere pubbliche di competenza ministeriali, di vigilanza su opere finanziate dal Ministero, ma anche attività volte alla repressione dell'abusivismo. Anche nelle ultime ore lei si è caratterizzato per atti di questo tipo. Per non parlare del PNRR. Per cui è chiaro che un capitale umano valorizzato all'interno del Ministero delle infrastrutture può produrre dei risultati e velocizzare il lavoro che c'è da fare.

Un'ultima considerazione e un ultimo auspicio. Il ponte sullo Stretto non è soltanto un'opera avveniristica ma è un sim-

bolo, che rafforza la capacità di trasporto da e verso Sud, che consente di portare l'alta velocità e l'alta capacità fino all'ultima punta del nostro Paese, e soprattutto riduce il divario tra Nord e Sud. È un auspicio importante e siamo sicuri che sarà il simbolo di un grande lavoro che il suo Ministero riuscirà a fare per il nostro Paese, per cui avrà il nostro sostegno in Parlamento in tutti i giorni di questa legislatura. Grazie.

LUCA PASTORINO. Grazie, signor Presidente. Grazie davvero, Ministro, per essere qui così a breve termine, come avevamo richiesto in Commissione e ringrazio anche il presidente Deidda.

Lei ha toccato tantissimi punti, chi le parla viene dalla Liguria, quindi in tema di manutenzioni mancate o di cose che non sono state fatte o di opere ferme noi siamo maestri, parlo di infrastrutture viarie e ferroviarie, che negli ultimi anni comunque stanno conoscendo un riavvio. Quindi avrà il nostro sostegno - il mio ma sono certo anche di altri colleghi della Liguria, in collaborazione anche con il viceministro Rixi, per il quale nutro profonda stima anche dal punto di vista della conoscenza dei problemi e delle cose - quindi da questo punto di vista ci sarà il nostro sostegno, finalizzato alla realizzazione di opere che sono fondamentali per il nostro territorio. Lei ha citato la Gronda, che è una roba di quarant'anni, insomma si fa fatica anche a parlarne, ma dopodiché c'è un tema molto importante che è quello della diga, che è la più grande opera finanziata con il PNRR, o del collegamento Genova-Milano. Insomma, tutte cose che vedremo e misureremo in modo costruttivo nell'attività di questi anni.

Però io volevo farle qualche domanda specifica, al di là del fatto che nel corso di legislatura mi concentrerò di più sulle opere che riguardano la Liguria, questo è chiaro. Lei ci ha parlato di numeri, di opere ferme, magari di incapacità di soggetti attuatori, e poi di codice degli appalti da riformare, eccetera. Però ho visto anche delle dichiarazioni sue recenti circa il fatto che ci sarebbe qualche problema in ANAS e RFI, l'ha detto lei in relazione alle opere ferme.

Quindi la mia domanda è se queste opere ferme sono date dall'incapacità del soggetto attuatore, dall'inerzia di ANAS e RFI o da un combinato disposto delle cose, o dal codice degli appalti stesso. Cioè, capire qual è la ragione e verificare la sua linea per risolvere il problema. Tra l'altro sul codice degli appalti servono le necessarie semplificazioni, ma valuteremo anche quelle che sono le tutele ambientali sacrosante di cui abbiamo parlato prima, perché poi, al di là del fatto di voler fare le cose, la questione della tutela ambientale è una questione che per noi rimane prioritaria.

Lo dico anche in relazione al fatto - abbiamo avuto su questo una discussione ieri in Commissione - che questo Ministero ha visto togliere dalla sua denominazione la parola «mobilità sostenibile», che fa parte sempre non dico della tutela ambientale ma di una visione relativa al trasporto. Quindi dato che mi pare che nella sua relazione di questo tema se ne sia parlato poco, oltre agli elementi di garanzia ottenuti ieri da colleghi commissari in Commissione circa il fatto che questo tema non verrà abbandonato, mi piacerebbe, ci piacerebbe sentirlo anche da lei.

Due cose solo: mi fa molto piacere che abbia specificato riguardo ai porti la questione della *governance* pubblica, che deve rimanere pubblica. Questo per me è un tema fondamentale, nel momento in cui può esserci anche la trasformazione in società per azioni basta che il controllo sia pubblico, perché questa deve essere una roba a mio avviso fondamentale, quindi la ringrazio per avere fatto un passaggio su quello. Una cosa a cui tengo molto che riguarda i porti, oltre appunto alla loro capacità di esprimere appunto un interesse pubblico, è quella di cui mi sono occupato anche in passato e che vi sottopongo, ovvero la tutela del lavoro dei porti.

Il lavoro portuale è un lavoro particolare, previsto nella sua fattispecie dalla legge n. 84 del 1994. Negli ultimi tempi abbiamo subito o arginato aggressioni a questo tipo di lavoro da forme esterne che mal si conciliano comunque con il sistema che negli anni abbiamo creato; parlo di forme di autoproduzione, di tentativi di

imporre questo tipo di soluzione. A me piacerebbe che insieme potessimo pensare ad una tutela di questo comparto, che per noi genovesi, ma anche per altre realtà, è un comparto fondamentale.

Cito ancora il piano di edilizia residenziale pubblica, adesso vedremo come si svilupperà, ma c'è un tema enorme di riqualificazione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica, per il quale comunque anche in questi anni abbiamo rincorso soluzioni un po' così. Si fa molta fatica, e ho sempre la fotografia della città di Genova, nel trovare le risorse per mettere a nuovo senza un ulteriore consumo di suolo o nuove costruzioni quello che già c'è, perché questo è un tema vero, io partirei da quello.

Chiudo, ho detto tante cose, con un altro tema che ci sta molto a cuore, che riguarda anche il Ministero dei trasporti, ovvero la questione dei canoni demaniali marittimi, canone minimo.

Lei deve sapere, ma lo saprà sicuramente, che con il cosiddetto « decreto agosto » del 2020 è stata fatta un'operazione finalizzata a dirimere i contenziosi e quindi a dare una regola per quanto riguarda l'applicazione dei canoni peripertinenziali, applicando un altro regime e questa operazione è stata finanziata attraverso l'innalzamento dei canoni demaniali minimi, che son passati da 400 euro a 2.500-3.000 euro.

Cosa vuol dire? Nel 2021 questa operazione l'avevamo costruita in modo bipartisan, nel senso l'avevamo riportato a 500 euro per le attività senza scopo di lucro, quindi associazioni sportive, associazioni del territorio, per le concessioni demaniali dei comuni che questi ultimi fanno per questioni di interesse banalmente pubblico. Tutte queste cose qua sono state sobbarcate di un costo molto spesso non sostenibile, che porterà alla chiusura di molte realtà sportive e associative. La Liguria ne è piena, ma non solo la Liguria, anche la Toscana. Nel 2022 non siamo riusciti a riportare a cifre ragionevoli questo tipo di canone per queste realtà, che, appunto, non hanno scopo di lucro, ripeto le associazioni sportive e ricreative, eccetera.

Io farò un altro emendamento nella legge di bilancio, so già dal viceministro Rixi che le risorse saranno quelle che saranno, però in ogni caso nel corso dell'anno l'auspicio è quello di ritornare a una giusta valorizzazione di queste realtà, che per il territorio rappresentano veramente tanto. La ringrazio per l'attenzione.

FABRIZIO ROSSI. Grazie Presidente. Buongiorno a tutti i colleghi. Mi sia consentito intanto al signor Ministro rivolgere i miei migliori auspici per il lavoro che dovrà svolgere in questi anni. Lei ha parlato di progetti molto ambiziosi per la cui realizzazione servirà un governo forte e duraturo, quindi Fratelli d'Italia sarà al suo fianco in questo processo di modernizzazione del Paese, che le infrastrutture rendono inevitabilmente più unito. Purtroppo, però, il ritardo infrastrutturale rispetto agli altri Paesi europei spesso è figlio di una vera e propria inflazione normativa, che anziché favorire lo sviluppo ingessa assolutamente i territori.

Bene il nuovo rapporto con gli enti locali, è fondamentale. E noi auspichiamo un rapido ripensamento, se non una vera e propria rivoluzione, del codice dei contratti pubblici, il decreto legislativo n. 50 del 2016, che è nato sotto i migliori auspici ma anch'esso rimasto vittima dell'eccesso, quindi di appesantimento procedurale. Infatti, ricordo che solo dopo solo tre anni vi sono state le prime modifiche, già di per sé sostanziali con il cosiddetto « decreto sblocca cantieri », il decreto-legge n. 32 del 2019, e poi la stagione dei commissari straordinari per gli interventi più complessi, quelli appunto a cui faceva riferimento poc'anzi. Poi i successivi decreti semplificazioni, il primo e il secondo degli anni 2020 e 2021, che hanno nuovamente modificato le norme che regolano le procedure relative all'aggiudicazione dei contratti pubblici sotto soglia, i quali però hanno sicuramente favorito anche i lavori degli enti pubblici, soprattutto degli enti locali, i comuni, e questo è molto positivo. Però non basta. Non basta.

È con il PNRR infatti che adesso serve intervenire con celerità al fine di progettare, finanziare e realizzare le opere stra-

tegiche che servono. Il tema della revisione del decreto legislativo n. 50 intercetta in modo determinante le politiche in materia infrastrutturale, strategiche e prioritarie, quindi una rinnovata centralità degli aspetti della pianificazione e della programmazione, definendo proprio il concetto di priorità infrastrutturali.

I giorni scorsi si sono espresse anche le Camere di commercio italiane con un libro, che le suggerisco di tenere bene a mente, *Il libro bianco delle infrastrutture*, che è un progetto molto importante elaborato anche con i trasporti, che punta ad indicare le vie di incompiute priorità nazionali, delle quali c'è davvero molto bisogno, e questo per far correre la nostra economia purtroppo ancora in fase di stallo.

Anche l'occasione del PNRR integrato con i fondi stanziati dal Piano nazionale complementare con i suoi 31 miliardi, rischia di subire un rallentamento a causa del quadro molto articolato per l'individuazione delle priorità e la lentezza burocratica ormai diventata endemica del nostro sistema. Serve una netta accelerazione nella fase di progettazione, come lei ha sottolineato, un'aggiudicazione più certa, quindi un'esecuzione dei lavori e l'avvio dei nuovi cantieri. E già in questo momento storico l'aumento dei costi delle materie prime per le costruzioni già rischia di essere, tuttora quindi, attualmente, un freno al nostro sviluppo territoriale.

Allo stato attuale si stima in media che per fare una grande opera in Italia servano oltre 18 anni. Direi che è troppo, anzi diventa quasi impossibile, nemmeno una generazione dura così tanto. Quindi un danno che noi facciamo al nostro tessuto economico e imprenditoriale, un danno irreparabile. Non c'è bisogno che io ricordi che per fare l'autostrada del Sole ci sono voluti soltanto otto anni. Strade, autostrade, porti e ferrovie rappresentano quindi un investimento fondamentale per la nostra economia.

Noi apprezziamo, lo dico sinceramente, la sua posizione da subito sul ponte sullo Stretto di Messina, un'opera strategica della quale c'è davvero bisogno e che è richiesto soprattutto dal sistema imprenditoriale,

quindi dalla nostra impresa, dal nostro *Made in Italy*, dai nostri *asset* strategici. Quindi va bene fronteggiare la crisi, ed è stato possibile grazie all'ossatura e alla struttura delle nostre imprese, della nostra struttura imprenditoriale che ha avuto una grande resilienza, però adesso serve una ripartenza, servono investimenti importanti sulle infrastrutture da mettere a disposizione appunto del tessuto produttivo nazionale.

Questa è la giusta direzione, quella da lei tracciata, che ho apprezzato molto; però è necessario procedere anche ad un cambio di passo per quanto riguarda le infrastrutture, la cosiddetta digitalizzazione di ampio spazio, anzi a banda larga, ultralarga, quella che serve a tutto il nostro territorio. Perché ricordo, signor Ministro, che circa 13 milioni di nostri connazionali vivono nelle aree interne e spesso queste aree sono totalmente abbandonate, cioè i nostri concittadini non riescono a fare neppure gli adempimenti minimi che servono, quindi anche un semplice adempimento all'anagrafe del comune interessato.

Benissimo il ragionamento che lei ha fatto sul consumo di suolo e ovviamente anche sulla rigenerazione urbana, che vanno di pari passo, così come sulle politiche abitative. Però non devono essere un eccesso di freno alle infrastrutture che noi vogliamo costruire, che vogliamo portare avanti; deve essere invece un momento di grande rilancio degli investimenti stradali, portuali, aeroportuali e ferroviari.

Lei ha citato giustamente l'alta velocità che collega tutto lo stivale, che collega tutto il territorio nazionale, dal Nord al Sud, e rimane strategica per tutta l'Italia. La politica dei no è stata assolutamente deleteria, dobbiamo cambiare marcia.

Però nonostante la nostra voglia di intraprendere e di fare va registrato anche che la spesa per gli investimenti in Italia è obiettivamente più bassa di quella di tutti gli altri partner europei, e quindi ci pone anche in una classifica piuttosto svantaggiosa rispetto a tutti gli altri. Spesso le nostre risorse — lo ricordava lei poc'anzi — non vengono neppure utilizzate, ma invece l'attualità — e l'attualità ad esempio del

caso di Ischia — al contrario ci ricorda quante opere ed interventi siano necessari per risolvere importanti emergenze ambientali, come il dissesto idrogeologico o la siccità, tematiche quindi non più rinviabili.

Concludo, Ministro, i miei trenta secondi di intervento con il mio ultimo auspicio, proprio perché provengo da quel territorio che è stato a mio avviso abbandonato negli ultimi anni, con il corridoio tirrenico. Sapete benissimo che è un tratto autostradale che va teoricamente da Parigi a Roma, ma che trova un'interruzione netta, chiara, soprattutto nella zona di Capalbio, dove da un'autostrada si passa ad una strada a due sole corsie, con incroci a raso, senza *guardrail*, e dove ogni anno ci sono decine di incidenti, ma ci sono state negli anni decine di morti. Uno di questi, lo ricordo, è stato l'ex ministro Altero Matteoli — il 18 dicembre ricorrono i suoi cinque anni dalla morte. Ecco, il corridoio tirrenico oggi di fatto è rimasto tale e quale a cinque anni fa. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, collega Rossi. Io darei la parola al deputato Barbagallo, così terminiamo i primi quattro interventi e poi ci sarà una prima replica del Ministro.

ANTHONY EMANUELE BARBAGALLO. Grazie, Presidente. Signor Ministro, abbiamo ascoltato con molta attenzione la sua relazione e sin da adesso le diciamo che valuteremo gli atti e le norme del suo Ministero, senza alcun pregiudizio, facendo delle valutazioni nel merito, anche alla luce della grande rilevanza che ha il Ministero delle infrastrutture per gli italiani.

Con franchezza, però, ci saremmo aspettati qualche parola in più sul Mezzogiorno nella sua relazione, quella fra il Nord e il Sud è la più grande disuguaglianza che vive il nostro Paese. Non vorremmo che il dibattito sul ponte diventi un po' lo specchio per le allodole, utilizzando la politica degli annunci. Insomma, si parla del ponte per non affrontare le vere priorità che in questo momento ci sono in Sicilia e al Sud. Mi riferisco in particolare alla Catania-Ragusa, la gara dovrebbe essere aggiudicata entro il 31 dicembre altrimenti il finanzia-

mento rischia di essere vanificato; la viabilità secondaria, che in Sicilia in questo momento è un assoluto disastro; il completamento della Caltanissetta-Agrigento e il completamento dell'anello ferroviario Catania-Palermo-Messina. Ad esempio nella stazione di Bicocca i lavori ormai vanno avanti da tempi faraonici e certamente questa situazione non contribuisce a migliorare la condizione borbonica dell'infrastruttura ferroviaria siciliana.

Sul ponte non ci convince in particolare l'articolo 82 del disegno di legge di bilancio. Insomma, l'obbligo di imporre un facere, un contenzioso in atto, ci lascia forte perplessità, ci faremo carico in Commissione di una serie di emendamenti. Con la stessa franchezza però le diciamo che non abbiamo, anche da questo punto di vista, nessuna contrapposizione ideologica, per prima la Ministra De Micheli si è fatta carico di prevedere alcune ipotesi di attraversamento veloce dello stretto, per noi restano un tema di confronto.

Sulla continuità territoriale ci aspettavamo nella sua relazione alcuni riferimenti, alcune rassicurazioni, quindi da questo punto di vista oggi o quando lo riterrà opportuno vorremmo sapere quali sono le intenzioni del Governo.

La stessa cosa sui temi della mobilità sostenibile, su cui abbiamo sentito pochissimo nella relazione di oggi.

Ed ancora, l'articolo 80 del disegno di legge di bilancio, il FIER, fondo per le infrastrutture ad alto rendimento, ci preoccupa molto, non vorremmo che fosse lo strumento per colpire il 40 per cento delle risorse che il PNRR destina espressamente al Mezzogiorno; quindi anche da questo punto di vista vorremmo essere rassicurati sul fatto che per le opere previste nel PNRR, il 40 per cento delle opere per il Mezzogiorno, il Governo continua a confermare lo stanziamento, anzi nel monitoraggio che lei ha accennato nella sua relazione, anche per il tramite degli uffici vorremmo che la Commissione venisse aggiornata.

Sul trasporto pubblico locale, gli aiuti previsti dall'articolo 81, anche a dire dalle associazioni di categoria e dei comuni, ri-

sultano insufficienti, quindi vorremmo capire come veniamo incontro alle esigenze del settore.

Su porti e aeroporti, abbiamo apprezzato la sua dichiarazione in ordine alla natura giuridica dei porti, che arriva anche dall'audizione del Senato di stamattina, però è chiaro che resta il tema sui porti dell'articolo 199-*bis* del decreto-legge n. 34 del 2020, che ha previsto la norma per l'auto-produzione: le chiedo se ha intenzione di procedere con i decreti attuativi.

Non abbiamo sentito inoltre nel dettaglio, sempre sul tema dei porti, proposte di modifica specifiche sulla legge n. 84 del 1994, che resta un tema all'ordine del giorno. Come all'ordine del giorno per il Partito Democratico, e questa sarà la nostra priorità in questa legislatura, è la tutela del lavoro e i diritti dei lavoratori.

Marebonus e ferrobonus: il rinvio agli intendimenti della Commissione da parte del Governo ci è sembrato un po' singolare, noi ci faremo carico già da subito di una serie di emendamenti perché a nostro giudizio sono degli interventi e delle misure da sostenere e da prorogare.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Barbagallo. Lascerei subito la parola al Ministro. Prego, Ministro.

MATTEO SALVINI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Ho detto che ovviamente sono intervenuto autocontingentandomi, se no vi portavo via due ore di tempo parlando dell'universo mondo e quindi poi ci salutavamo e ringraziavamo.

Codice degli appalti: sì, fondamentale, noi abbiamo trovato 230 articoli e ancora non ci sono gli allegati, quindi l'indicazione politica è di semplificare, velocizzare, garantire tutto quello che va garantito, ma lavorare a uno strumento che sia utile e non inversamente proporzionale all'importanza del nome che gli si dà.

Per quello che riguarda il PNRR citato da molti, qui non c'entra niente col FIA, quindi nessuno mette in discussione le risorse stanziare, quindi sono due temi totalmente diversi che non c'entrano l'uno con l'altro.

Per quello che riguarda il ponte, sì, anche perché io cito uno studio commissionato dal Rotary e da alcuni ingegneri, secondo i cui studi sarebbe la grande opera più ambientalmente sostenibile e più *green*, togliendo — stando a questo studio — 140 mila tonnellate di anidride carbonica dalle emissioni oltre a ripulire lo stretto di Sicilia: quindi si ripulisce il mare, si ripulisce l'aria, si evita la condanna all'isolamento della Sicilia, il cui isolamento costa ai siciliani 6 miliardi di euro all'anno. Poi io do l'indicazione politica, non faccio né l'ingegnere, né il geologo, né l'operaio, e, a proposito di tutela del lavoro, sarà un'operazione che permetterà la creazione di migliaia di posti di lavoro veri, che in Sicilia in Calabria e in Italia in generale sono assolutamente fondamentali.

È chiaro che non deve rimanere un *unicum*. Sentivo parlare di alta velocità in Sicilia e sentivo parlare di Salerno-Reggio Calabria, io arrivo in un Ministero dove pensavo di trovare i progetti pronti, ma per la tratta calabrese dell'alta velocità non ci sono né i soldi né i progetti, questo è, e quindi il ponte magari mi fa supporre di accelerare i lavori.

Ieri ho firmato la convocazione di un tavolo tecnico Sicilia-Calabria *ad hoc* per tutte le opere infrastrutturali, la viabilità, strade, autostrade, infrastrutture, ferrovie. Il tratto calabrese dell'alta velocità non è concordato con i territori, come altre opere che presentano criticità, perché ovviamente i territori non sono stati adeguatamente coinvolti.

Il mio Ministero vuole essere un ministero dei sindaci: ieri ho incontrato, a proposito di continuità territoriale, il sindaco di Lampedusa, per mille e una criticità; la settimana prossima incontrerò il presidente dell'Anci De Caro sul codice degli appalti; sempre la settimana prossima — vado a memoria — incontrerò il sindaco di Roma Gualtieri, il sindaco di Venezia Brugnaro, il sindaco di Arezzo Ghinelli. Sulla A22 del Brennero ho incontrato una quindicina di giorni fa la regione Emilia Romagna per sbloccare la Cispadana, la Campogalliano-Modena-Sassuolo; poi abbiamo incontrato il Presidente della Provincia di

Trento Bolzano, i sindaci di Mantova e di Verona sul tema A22. Sulla Liguria siete molto ben tutelati, coordinati e protetti dal viceministro Rixi, che penso avrà deleghe stringenti relative ai porti, quindi tutto il discorso sul demanio, sulle concessioni demaniali, sulle Autorità portuali saranno di sua diretta competenza, però penso che sia conosciuto per essere persona seria e pragmatica. Sarò a Genova domenica per Santa Barbara, per il Campasso, per il terzo valico, per la Gronda, per la diga di cui sono un assoluto e strenuo sostenitore.

Sulla capacità di spesa, ripeto, i fondi a disposizione del MIT sono 21,4 miliardi, stanziamenti del passato, fondi impegnati 8,8 miliardi. Poi è chiaro che le stazioni appaltanti sono ANAS, RFI, mancanza di personale, carenza e progettazioni, lungaggini burocratiche, ricorsi, controricorsi, aziende che si fermano... Sicuramente non è un Paese normale quello che per fondi risalenti al decennio precedente non ne ha ancora impegnati 12 miliardi. In questi quaranta giorni stiamo correndo come matti, io qua ho una cartellina perché abbiamo fatto una riunione ieri sulla rimodulazione dei 4,5 miliardi per ANAS per evitare che vadano persi. Su altre 24 opere di ANAS... io poi non vado a cercare le responsabilità in chi c'era prima di me, non mi interessa, non è un esercizio che mi appassiona; sicuramente c'è una notevole quantità di opere ferme, opere commissariate, opere non finanziate, opere che vanno riprogettate e almeno 12 miliardi non spesi. Questa è sostenibilità, secondo me la sostenibilità più che nel nome del Ministero, verrà valutata dalla fattività e dalla fattualità.

Sull'ERP, figurarsi, vengo da Milano, ho fatto amministrazione comunale per decenni, quindi la riqualificazione del patrimonio esistente, ma dirò di più, un nuovo Piano casa. Qua noi avremo il tempo necessario perché siamo qua per starci e lavorare proficuamente per cinque anni. Un nuovo Piano casa scritto coi sindaci, assolutamente, e con le regioni, è fondamentale.

Così come servirà un Tavolo acque. Dal mio Ministero dipendono dighe, invasi; noi abbiamo — ce la ricordiamo tutti la scorsa

estate — una carenza idrica impressionante, ci sono dighe ferme, alcune in lavorazione da più di quarant'anni, quindi avere un Tavolo acque con altri Ministeri competenti per evitare di rincorrere le emergenze sarà assolutamente fondamentale. Tenete presente che per le 580 dighe che monitoriamo al Ministero io ho trovato tre dirigenti, quindi evidentemente anche un investimento in termini di risorse umane sarà fondamentale. Così come l'investimento sul digitale, assolutamente.

Sulla Tirrenica ringrazio chi mi aggiorna via sms. Lo stato dell'arte, al di là di Capalbio, è che l'anno scorso abbiamo stanziato 37 milioni per consentire ad ANAS di rilevare i progetti fatti dalla concessionaria. Beh, abbiamo dovuto comprarci il progetto sostanzialmente.

L'opera costa un miliardo, quindi così come altre opere andrà... Ritengo che sia assolutamente fondamentale, dovremo lavorare per trovare coperture e finanziamenti.

Sul collegamento stradale Ragusa-Catania, provvederemo alla sostituzione del commissario. Abbiamo fatto un emendamento *ad hoc* per consentirci di operare questa sostituzione cambiando il governatore.

Sulla strada Caltanissetta-Agrigento, il commissario sta seguendo il pezzo, siamo in contatto, ed è una di quelle opere con un commissario la cui nomina è utile all'avanzamento dei lavori, mentre in altre fattispecie diciamo che occorrerà commissariare il commissario, permettetemi la cacofonia.

Sull'alta velocità/alta capacità Palermo-Catania-Messina i ritardi sono dovuti alla mancata emissione di pareri da parte degli enti locali proposti. La firma da parte mia di un tavolo tecnico *ad hoc* Sicilia-Calabria, ripeto al di là del ponte, per tutte le opere annesse e connesse — in Calabria c'è più fame di SS106 in questo momento che di altro — quindi mettere intorno al tavolo regioni e comuni dal mio punto di vista potrà essere qualcosa che faciliterà.

Non pretendo di essere esaustivo, però non voglio sottrarre tempo agli altri interventi.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. La parola alla deputata Mazzetti. Prego.

ERICA MAZZETTI. Grazie Presidente per la parola e soprattutto grazie al Ministro Salvini per questa presenza qua, che è importantissima, perché insieme a lei tutti noi deputati, maggioranza, ma credo anche opposizione, da oggi iniziamo un percorso importante in Parlamento con il Ministero soprattutto per il rilancio della nostra nazione, che ha necessità di questo per i troppi ritardi avuti nel campo infrastrutturale. Grazie al suo dinamismo e alla praticità che ha dimostrato anche in questo settore, sicuramente possiamo partire con uno slancio diverso in questi cinque anni per cambiare il nostro Paese.

Lei ha già parlato di molti temi che sono importantissimi e soprattutto che in parte affronteremo nell'immediato con la legge di bilancio, ma anche dopo nei cinque anni che dobbiamo programmare insieme.

La cosa più importante oggi sicuramente è il nuovo codice appalti. Il nuovo codice appalti lo abbiamo iniziato nella scorsa legislatura, con la legge delega sul codice degli appalti di cui io ero relatrice insieme alla collega Braga, e abbiamo cercato già di dare un taglio diverso rispetto al precedente del 2016, che sappiamo benissimo quanti problemi ha creato; ma oggi, dopo quello che è uscito dal Consiglio di Stato, dobbiamo lavorarci insieme per andare ancora in una diversa direzione.

Io credo che più che un codice appalti oggi serva un manuale del costruttore. Perché dico questo? Perché il codice appalti del 2016 ha dato molto più lavoro agli avvocati e ai magistrati che ai costruttori e ai professionisti. Per cui io credo, Ministro, che, anche grazie ad un lavoro da fare insieme con i parlamentari e con le categorie di settore, dobbiamo ripensarlo più in questo modo, con pochissime norme chiare, applicabili bene da tutti, e che sia di servizio a quello che serve oggi. Perché va bene la semplificazione, ma noi dobbiamo avere un manuale del costruttore chiaro che da oggi ai prossimi vent'anni possa andare bene. Questo poi avremo tempo di approfondirlo.

Altra cosa importantissima a cui tengo molto è il testo unico dell'edilizia, perché da troppi anni è fermo, è del 2001, nei vari anni si è provato a fare delle modifiche, ma ad oggi non c'è niente di definitivo. È una richiesta importante perché anche per tutto quello che ha detto lei, il grande rapporto fra Stato, regioni e comuni, sappiamo benissimo che è vetusto e che soprattutto i regolamenti regionali e comunali sono andati avanti e il testo unico è rimasto al 2001, per cui questo è un altro passo fondamentale che dobbiamo incentivare subito.

Altro tema a cui Forza Italia tiene molto, e l'ha sollecitato in questi giorni e lei lo sa benissimo, è il ponte sullo Stretto di Messina. Un tema che faceva parte del programma del Governo Berlusconi, era nella legge obiettivo. Avevamo tre obiettivi in quella legge: l'alta velocità, e abbiamo visto i risultati che ha dato per il nostro Paese; il MOSE, e abbiamo visto i risultati che ha dato per il nostro Paese, che poteva vivere un'altra tragedia a Venezia la settimana scorsa che non si è avuta grazie al MOSE; e l'altro, incompiuto, che è il ponte di Messina, che, sono certa, una volta realizzato darà i risultati che ha dato per queste altre due opere, per cui avrà tutto il nostro sostegno anche in questo.

Altro tema a cui teniamo molto è il tema dei *bonus* edilizi, che io preferisco chiamare incentivi edilizi, che ormai da tanti anni esistono. Dobbiamo oggi salvare quelle imprese che hanno investito credendo nella norma dello Stato, lei lo sa meglio di me, perché 60 mila imprese rischiano, e se queste 60 mila imprese saltano è un danno per loro prima di tutto, per lo Stato, ma anche sicuramente anche per la realizzazione dei lavori del PNRR, perché se non ci sono più imprese dopo o hanno difficoltà sarà un problema anche questo. Per cui chiedo a lei nuovamente di insistere su questo tema.

Altro tema importante, iniziato la scorsa legislatura ma mai finito per i troppi no e per un'ideologia sbagliata del centrosinistra, e soprattutto del Movimento 5 Stelle, è il tema della rigenerazione urbana, che è fondamentale anche per il rischio idroge-

ologico. Una rigenerazione urbana che deve andare incontro anche a tutto quel tema della demolizione e ricostruzione che è fondamentale, occupare meno suolo possibile, anche se sappiamo che l'occupazione suolo zero è un'utopia, lo sappiamo benissimo, però è un tema fondamentale. Lei ha un Ministero importante e fondamentale anche per il rischio idrogeologico, e soprattutto per evitare tutte quelle tragedie che abbiamo visto, nel fine settimana, qualche mese fa nelle Marche e la lista è lunga. Si può risolvere questo problema soprattutto facendo infrastrutture con tecnologie che già conosciamo o con nuove, da sperimentare.

Altro tema importante legato ai lavori pubblici, che non è stato rammentato questa mattina, ma su cui vorrei porre l'attenzione, sono i consorzi stabili nel settore edilizia, perché dopo diverse sentenze sono molto colpiti dal punto di vista legislativo, invece sono fondamentali per le piccole e medie imprese per poter partecipare facendo il consorzio alle grandi opere dell'edilizia. Per cui anche su questo voglio che lei metta a punto.

E l'altro tema che dobbiamo affrontare immediatamente è quello delle infrastrutture digitali, perché se vogliamo avere un Paese più moderno, ahimè son partiti tanti bandi progetti eccetera, però a livello locale ancora questo è un problema non risolto, perché ci vuole troppo tempo e non riusciamo a risolvere questo problema.

Per cui questi sono alcuni dei temi che ho voluto sollecitare. Ricordo e riconfermo l'appoggio completo di Forza Italia a tutte quelle opere piccole, grandi e medie strategiche per cambiare il nostro Paese. Collaboriamo molto come Commissione Ambiente e Lavori Pubblici, che è la Commissione competente, col suo Ministero anche congiuntamente alle categorie economiche. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, deputato Mazzetti, grazie anche per il rispetto dei tempi. Onorevole Iaria.

ANTONINO IARIA. Grazie, Presidente. Buongiorno Ministro e buon lavoro. Io par-

tirei dal cambio del nome del Ministero, l'eliminazione della parte « mobilità sostenibili ». In Commissione ieri è stato un po' tacciato di una cosa superficiale, ma non lo è, perché secondo noi eliminare questa dicitura fa pensare che questo tema delle mobilità sostenibili sia un tema non prioritario per la nuova compagine governativa, forse dovuto anche a poco interesse e a poca esperienza sul tema.

L'Europa va sulla mobilità sostenibile, tutte le grandi città europee fanno questo tipo di scelte; noi trattiamo questo tema mettendolo in secondo piano, quindi in teoria la transizione ecologica sui trasporti noi la faremo poi. Secondo me il motivo è anche un po' elettorale, nel senso che lavorare sulla mobilità sostenibile non porta tanto consenso, io l'ho vissuta a Torino. La semplifico, il partito « più auto, più parcheggio, meno bici » ha un po' più di consenso elettorale rispetto a chi fa scelte coraggiose verso questa transizione energetica ed ecologica anche nei trasporti.

Parliamo un po' di TAV. Io vengo appunto dalla zona di Torino e anche dalla Val Susa. Io mi ricordo la sua foto con la maglietta No-TAV, me la ricordo molto bene. È una battuta: come si cambia per non morire, vero Ministro? Ma comunque anche noi abbiamo cambiato come Movimento, non sulla questione TAV.

La questione TAV è molto interessante perché i nostri cugini francesi hanno messo quest'opera tra le opere non prioritarie. Lei farà questo incontro il 13 e penso che lo ribadiranno, e penso che si ribadirà proprio il fatto che questa opera, come è stato detto più volte, tra costi e benefici non è più una priorità per la Francia invece diventa per noi una priorità. E noi mettiamo ulteriori 2 miliardi di euro invece di lavorare su problemi che hanno enunciato anche i miei colleghi: i trasporti ferroviari italiani secondari, il gap infrastrutturale e interterritoriale, appunto tutta la nostra rete che ha bisogno di tantissimi lavori infrastrutturali.

Qualcuno potrebbe dire: perché non l'avete fatto voi? Noi abbiamo cominciato, abbiamo cominciato a finanziare sia progetti che anche opere su questo tipo di

linee; è chiaro che le risorse per tutti i governi sono poche e quindi le priorità per noi potrebbero essere altre, quindi i 2 miliardi vanno spostati verso questa parte.

Vorrei anche soltanto fare delle indicazioni puntuali su alcune cose, appunto se posso avere delle risposte, per esempio anche se non è proprio di sua competenza però chiaramente è competenza di vari Ministeri, evitare la totale privatizzazione delle aziende di trasporto pubblico locale. Un tema che coinvolge anche la Presidenza del Consiglio dei ministri, l'abbiamo trattato in Commissione, quindi a me sembra un tema che lei come Ministro deve attenzionare.

Passiamo anche a un tema molto più attuale, che riguarda il ristoro della seconda *tranche* della percentuale dovuta ai lavoratori autoferrotranvieri: una *tranche* era prevista in finanziaria, erano 500 *una tantum* divisi in due *tranche* durante l'anno; la seconda doveva essere pagata in novembre, però ancora oggi non è stata pagata, quindi vorrei sapere se anche questo tema forse un po' più settoriale sia stato già magari visto dal Ministro.

Un altro tema locale interessante è il parco di smistamento ferroviario di Alesandria, tema che è stato tra l'altro trattato e salvato, diciamo, nella sua continuazione *in extremis* nella precedente legislatura. Un parco di smistamento ferroviario fondamentale come scambio intermodale, che sicuramente dovrebbe essere attenzionato.

Parliamo anche della Gronda di Genova, lei l'ha trattata. Sulla Gronda di Genova però ci sono due diversi progetti, c'è un progetto meno impattante e più facile da realizzare, io spero che si prenda in considerazione questo secondo progetto, cioè quello del raddoppio ma anche della continuazione della strada a mare. Non voglio andare nello specifico, ma penso che lei riesca sicuramente a trovare le note tecniche. Comunque quel progetto è già molto conosciuto e secondo me anche più attrattivo per le amministrazioni locali.

I nostri punti fondamentali, l'abbiamo detto prima, le ripeto sono anche i punti del nostro programma: sono *smart road* e utilizzo agevolato dell'alimentazione elet-

trica e a idrogeno, combustibili alternativi e biglietto unico integrato. Noi come Movimento 5 Stelle tenderemo a fare sicuramente un'opposizione dura e intransigente, ma vista anche la nostra esperienza, sia in amministrazioni locali e anche di governo, faremo anche una opposizione molto costruttiva. Spero che alcuni nostri suggerimenti vengano presi, ma anche copiati, non mi interessa, a me interessa che si facciano delle cose veramente utile al Paese. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole. La parola alla deputata Pastorella. Prego, deputata.

GIULIA PASTORELLA. Grazie, Presidente. Grazie, Ministro, per la sua relazione. È certo che non si può in una ventina di minuti dire tutto, ma ci pare come Azione-Italia Viva che ci sia un elefante nella stanza che non è stato toccato, e non penso che fosse per mancanza di tempo. Mi riferisco ovviamente al futuro di ITA Airways, ex Alitalia. Io ho seguito la sua relazione al Senato, e in una risposta ha detto che farà parte del futuro del Paese. Questa è una dicitura che mi fa un po' paura, nel senso che se farà parte del futuro del Paese mi domando se continuerà a pesare sulle spalle dei contribuenti italiani, a pesare nelle tasche dei contribuenti italiani, con le inefficienze che ormai la caratterizzano da decenni. Quindi le chiederei se possibile di rispondere su quale sia la sua visione per questo tema.

Anch'io sono un po' preoccupata a livello simbolico della mancanza dell'espressione « mobilità sostenibile » nel nome del suo Ministero, mi dispiace. Come lei sono assolutamente convinta che invece il trasporto pubblico locale, magari non lo denominiamo mobilità sostenibile, ma sia fondamentale. Quindi ben venga, come lei ha ricordato, all'articolo 81 il potenziamento del trasporto pubblico locale; quello che invece mi preoccupa, e su cui gradirei la sua opinione, è l'annacquamento totale del tentativo di riforma in senso concorrenziale proprio del trasporto pubblico locale, che rischia di penalizzare i pendolari. Lei come me viene da Milano, conosciamo bene

la situazione di Trenord, tutto quello che comporta nella vita di migliaia di persone ogni giorno. La domanda quindi è se è d'accordo sul ritornare indietro, sul fare un passo indietro, quello che stiamo facendo, sulla concorrenza nel trasporto pubblico locale, e che cosa questo comporti.

Sempre sul trasporto pubblico locale, lo ripeto, essendo entrambi milanesi, credo che le città metropolitane che stanno investendo (l'ho vista l'altro giorno all'inaugurazione della M4 a Milano) potrebbero avere diritto a un ripensamento della maniera in cui i finanziamenti del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale a livello nazionale vengono distribuiti. La invito quindi magari a fare una riflessione su questo allocamento dei finanziamenti e se sia il caso di ripensarlo, proprio nell'ottica di incentivare. Spero che lei sia d'accordo che vada incentivato il prolungamento delle metropolitane; si parla della metro di Roma, ma Roma ovviamente non è da sola, Milano ha già costruito centinaia di chilometri di metropolitana in totale e questi vanno « aiutati ».

Sulle opere pubbliche: benissimo, sono molto contenta, siamo molto contenti che lei si voglia occupare di opere incompiute, ma riteniamo sia anche necessario ripensare il tipo di manutenzione, la *governance* della manutenzione delle opere pubbliche invece già in essere. Nel nostro programma abbiamo proposto un documento unico di manutenzione delle opere pubbliche, che aiuti il Ministero e gli operatori di settore a determinare anche quali siano le priorità. Quindi questa più che una critica è un suggerimento da prendere in considerazione, se questa possa essere una maniera per evitare lo stato emergenziale che molto spesso ci troviamo a fronteggiare per quanto riguarda la manutenzione delle opere pubbliche.

Ultimo punto che ci preme sollevare riguardo alla revisione del codice degli appalti: anche lì, magnifico, meraviglioso andare nel senso della semplificazione; forse si può anche pensare (non so che cosa la consultazione poi abbia poi dato come risultato) ad un aggiornamento, a mettere al passo con i tempi il codice degli appalti.

Che cosa significa? Significa che nella precedente versione per esempio c'era una premialità per quanto riguarda gli aspetti di transizione ecologica, come la chiameremmo oggi, il famoso *Green Public Procurement* europeo, che veniva recepito nel codice degli appalti, quindi una premialità per i beni e i servizi che erano *green*; forse potremmo immaginare qualcosa di innovativo proprio premiando soluzioni e servizi innovativi. Che cosa significa? Non significa solo *smart* e connessi, ma significa anche magari con una particolare attenzione agli aspetti legati alla *cybersecurity*. C'è una nuova Agenzia che si occupa di questo tema, so che è un tema che, come tutti quelli legati alla sicurezza, le sta a cuore: la invito magari a considerare questo aspetto nella sua fase di revisione, che penso possa essere molto utile per la sicurezza nazionale del nostro Paese. La ringrazio e non vedo l'ora di sentire le sue risposte.

PRESIDENTE. Grazie, deputata. Prego, la parola al collega Bonelli.

ANGELO BONELLI. Grazie. Buongiorno, signor Ministro. Io sarò veramente molto breve, perché le questioni che le pongo sono essenzialmente due.

Al di là dell'articolo 81, che è presente nella manovra finanziaria che avete inviato alla Camera, nel suo intervento non ci sono una prospettiva e una visione che riguardano un elemento molto importante su cui lei ha parlato poco fa, il ritardo infrastrutturale dell'Italia rispetto al resto dell'Europa. Bene, l'Italia ha un ritardo infrastrutturale rispetto al resto d'Europa in particolare modo riguardo al trasporto pubblico locale. Cioè, noi abbiamo 5,3 chilometri per milione di abitanti di trasporto pubblico attrezzato, a differenza della Francia che ne ha 10,7, della Germania che ne ha 23. Questo dà la misura di quanto siano veramente in ritardo i nostri investimenti, e qui si tratta anche di una scelta che il Governo deve fare dal punto di vista delle compatibilità economiche e finanziarie.

Perché vede, poc'anzi lei citava il tema del ponte sullo Stretto di Messina. Io gra-

direi da parte sua che lei potesse dirmi quanto pensate che l'opera possa costare, anche perché rispetto a un'interrogazione, che tra l'altro anche il gruppo della Lega in Europa presentò non più tardi di un anno fa, la commissaria europea ai trasporti Adina Vălean rispose in maniera molto netta che l'opera non poteva essere finanziata: non in riferimento al PNRR, attenzione, ma in riferimento proprio alla possibilità di finanziarla e cofinanziarla all'interno della rete di trasporto transeuropea, la cosiddetta TEN-T.

Vede, «sul ponte sullo Stretto ci sono parecchi ingegneri che dicono che non sta in piedi, e ricordo che oggi il 90 per cento delle ferrovie in Sicilia è a binario unico e la metà dei treni viaggia a gasolio. Di fronte a questa situazione non vorrei spendere miliardi di euro per un ponte in mezzo al mare».

Lei, Ministro, sa che questa frase non l'ho detta io, vero Ministro Salvini? Perché questa frase l'ha detta lei, l'ha detta lei cinque anni fa. Capisco che, come diceva prima il collega del Movimento 5 Stelle, «come si cambia per non morire», diceva una canzone; però, insomma, questo è un cambiamento veramente molto radicale, Ministro. Ma al di là di questo, il tema è poi che anche sotto il precedente Governo, il Governo Draghi, quando la Lega era al Governo, la relazione redatta sul ponte sullo Stretto prevedeva alcune opzioni e tra l'altro sconsigliava vivamente l'opzione a campata unica.

Vorrei capire la ragione per la quale oggi voi riesumate un progetto che i tecnici hanno respinto, anche rispetto a un'importante relazione che è presente presso il Ministero, senza andare a scomodare studi diversi, che parla di una problematicità elevata dal punto di vista sismico in quell'area.

Ma quello che interessa a me francamente, signor Ministro, è proprio sapere come intendete finanziare quest'opera, alla luce del fatto che vi sono dei ritardi infrastrutturali e non possiamo dire all'Italia che faremo questo, questo, questo e questo: no, bisogna scegliere una priorità. Io, ovviamente è il mio punto di vista, la priorità

che penso sia fondamentale anche per il funzionamento e l'efficienza del sistema economico e finanziario del nostro Paese, che risente in maniera molto forte del congestionamento del traffico, e ovviamente dei costi economici e sociali che lo smog esercita e determina in molte città... L'Agenzia europea dell'ambiente parla di 52 mila decessi all'anno e di un costo economico in termini di perdita di ore lavorative molto importante. Ovviamente dal nostro punto di vista questo sarebbe il livello su cui investire fortemente, e non lo vediamo, non l'ho visto nelle sue introduzioni programmatiche di oggi qui, non lo vedo nemmeno nella legge di bilancio.

E per tornare al ponte, e qui concludo, veramente gradirei che lei potesse dire alle Commissioni qui riunite come intende dal punto di vista delle procedure e dal punto di vista dei finanziamenti realizzare quest'opera. Tra l'altro ho sentito dire dal Viceministro Rixi che la valutazione d'impatto ambientale è terminata: assolutamente no, la valutazione di impatto ambientale non è mai stata terminata, è negli atti della relazione del Ministro Giovannini, che penso il suo Governo e lei *in primis* dobbiate tenere in considerazione.

PRESIDENTE. Grazie, collega. La parola subito al Ministro per la replica a questi quattro interventi. Grazie.

MATTEO SALVINI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Allora, la collega Mazzetti: codice degli appalti che dev'essere un manuale per chi vuole intraprendere. Sono assolutamente d'accordo, è questo lo spirito con cui ci stiamo avvicinando in questi giorni, in queste notti, grazie ai tecnici che sono anche qui presenti, a questo lavoro.

Il testo unico dell'edilizia è uno dei tanti temi che abbiamo trovato al Ministero fermo da *illo tempore*, non so perché; però ci stiamo già lavorando, e ne ho parlato anche con l'Ordine degli ingegneri.

Sull'utilità del TAV e del Mose sono assolutamente, totalmente e globalmente d'accordo. Gli italiani hanno scelto non più tardi dello scorso mese di settembre, quindi

il ponte rientra nella stessa fattispecie di utilità e priorità per quello che riguarda me, la maggioranza: c'era nel programma elettorale, gli italiani scelgono un'idea d'Italia, hanno scelto e quindi a quello io mi attengo.

Per la rigenerazione urbana: assolutamente fondamentale, anche qui coinvolgendo comuni, enti locali e scegliendo le migliori pratiche a livello di regioni.

La transizione ecologica sta a cuore a me da padre come sta a cuore a tutti. Ovviamente bisogna coniugare una giusta ambizione con un altrettanto doveroso pragmatismo, quindi io sarò con la Commissaria Válean. Poi arriva il virgolettato di quello che ha detto sul ponte, che è diametralmente opposto a quello che ho appena sentito, ma sono questioni di punti di vista evidentemente, anche l'italiano può essere dibattuto.

Avrò la prima riunione lunedì 5 dicembre con i ministri dei trasporti e porterò la posizione, non mia, conta poco, del Governo italiano, sulla transizione ecologica, sul *Fit for 55*. Su alcune incongruità che non aiutano l'ambiente e danneggiano il lavoro e la produzione di intere filiere produttive: se tu imponi l'Euro 7 diesel dal luglio 2025, già dicendo alle case produttrici che comunque dal 2035 non producono più niente, è una scelta economicamente abbastanza discutibile e ambientalmente totalmente inutile.

Sul TPL stiamo lavorando per mettere in manovra quanti più fondi necessari per l'adeguamento ai mancati introiti derivanti dal Covid evidentemente, e stiamo lavorando anche per salvaguardare la disciplina specifica nell'affidamento e gestione del TPL rispetto agli altri servizi pubblici locali, tutelando *l'in house*, questo è il termine tecnico. Poi sul TPL, visto che sto incontrando gli assessori regionali di buona parte d'Italia, magari faremo un punto *ad hoc*.

Comunque, sulla sostenibilità presente o meno nel nome del Ministero, io ricordo che in questa legge di bilancio, oltre ai 2,2 miliardi per la Metro C di Roma, c'è anche più di un miliardo... La voce tecnica è trasporto rapido di massa: sono altri si-

stemi di trasporto metropolitano. Quindi più chiaro di così su qual è la linea di investimento è difficile da fare.

Sull'intermodalità e su Alessandria, avendo noi il presidente di gruppo della Lega alla Camera dei deputati di Alessandria, le posso assicurare che l'attenzione sarà assolutamente puntuale e spasmodica.

Per quello che riguarda ITA, io vi potrei esporre il mio punto di vista partendo dal presupposto che il mio Ministero non c'entra nulla. È un *dossier* di MiSE, MEF e Lavoro; poi accademicamente posso dirvi come la penso io: io spero che la partita si chiuda entro Natale, perché come diceva l'onorevole Pastorella di denaro pubblico ne è stato speso a proposito e a sproposito, sarà la storia a giudicare, *ad abundantiam*. Quindi spero che alcuni dei potenziali acquirenti... Poi non sta a me dire quali siano le mie preferenze a borse aperte, perché mi manca un fascicolo d'inchiesta anche su questo. Spero che vada a compimento il percorso per la piena valorizzazione di ITA. Ripeto, non dipende purtroppo neanche per una virgola dalle competenze del mio Ministero, ma mi farò portavoce con gli altri ministri della sua riflessione, che è da questo punto di vista la mia riflessione.

Sulle metropolitane, chi c'era prima di me ha giustamente, e fortunatamente, destinato 420 milioni di euro per la linea che ho inaugurato per lo spostamento a est a Segrate, a proposito di intermodalità, visto che quello è un bacino di arrivo e di ripartenza nel nome dell'intermodalità di diversi soggetti; così come oggi se non sbaglio nel *question time* parlerò dell'arrivo a Monza delle linee metropolitane.

Altri progetti ci sono come trasporto rapido di massa, da Catania passando per Genova piuttosto che per Torino, e quindi vedremo di capire in quale ordine di priorità andare.

Sulla premialità ipotizzabile nel codice degli appalti, è un tema assolutamente stimolante su cui lavoreremo. In questo momento gli uffici... Che sono quelli dietro di lei, sostanzialmente, perché quando uno dice gli uffici pensa... Sono la fila dietro sostanzialmente, perché gli uffici hanno anche volti umani e sembianze umane.

Stiamo e stanno lavorando. Cioè, 60 contributi di *stakeholder* diversi su una materia semplice come il codice degli appalti assommano ad alcune decine di migliaia di pagine, con tante suggestioni stimolanti, magari qualcuna ridondante, però cercheremo di prenderle in esame tutte; e una premialità per alcuni interventi con un *plus* rispetto ad altri può essere un criterio assolutamente ragionevole dal mio punto di vista.

Sul TPL ho già detto. Io ho incontrato anche l'amministratore delegato di Trenitalia a cui ho chiesto un *business plan*, perché poi ovviamente puoi avere buone idee ma devi anche chiederti quanto costa; a cui ho chiesto quanto costerebbe togliendo l'alta velocità, perché poi l'utente medio è minoritariamente frequentatore dell'alta velocità, gli altri vanno sui treni regionali, sugli Intercity e sui treni normali. Ho chiesto un *budget* per avere una stima di quanto costi cambiare tutte le carrozze degli Intercity, ad esempio, che riguardano una vita più immediata e quotidiana. Appena l'avrò, farò presente alle Commissioni di che dimensione numerica si tratta, perché secondo me non siamo sotto i 2 miliardi, però vediamo. Così come sto tenendo degli incontri su Strada dei Parchi A24 e A25, abbiamo già tenuto cinque riunioni e terremo un'altra riunione la settimana prossima, se vado a buona memoria il 6 dicembre: ho chiesto ad ANAS la quantificazione di un'eventuale riduzione del pedaggio su una strada che ha vissuto e vivrà, ahimè, notevoli difficoltà.

Quanto costa il ponte? Io do un'indicazione precisa e a bilancio: riportiamo in vita la società Stretto di Messina, pubblica, e poi ci saranno ANAS, RFI, le due regioni in ballo. Ovviamente c'è un progetto che andrà aggiornato, immagino, visto che siamo nell'anno del Signore 2022, e quindi una volta che saranno stimati i costi (che non dipendono da me, non sono stimati da me) valuteremo la congruità, l'opportunità di andare avanti su quest'opera. Ripeto, voglio essere preciso quando si cita... A parte il fatto che con la Commissaria sarò a cena domenica sera, quindi non devo aspettare dei mesi per avere una risposta: se è prio-

ritaria me lo si dice, se non è prioritaria me lo si dice altrettanto.

In risposta a un'interrogazione, testualmente, la Commissaria, cheavrò l'onore e la gioia di incontrare domenica e di rivedere lunedì: « Il collegamento tra Sicilia e Italia continentale fa già parte della rete transeuropea dei trasporti TEN-T e del corridoio Scandinavia-Mediterraneo, e in quanto tale fa parte della rete considerata di massima importanza e valore aggiunto. Inoltre sarà possibile anche finanziare studi preliminari e attività di appalto all'interno di alcuni programmi dell'UE nell'ambito del quadro finanziario pluriennale 2021-2027, nonostante non rientri tra le tratte preidentificate nel programma CEF2 ». Questo la Commissaria; però, ripeto, incontrandola fra quattro giorni potrò portare notizie fresche alle Commissioni. La risposta è del maggio 2021.

Sul TPL ho detto. Sul TAV, ioavrò la riunione il 13 col collega francese. L'opera è prioritaria a livello europeo nell'ambito delle reti TEN-T, indipendentemente da ciò che fanno i singoli Paesi. E io continuo a ritenere che l'opera sia fondamentale e strategica per il futuro del Paese e meriti tutti gli investimenti necessari.

Sul dissesto idrogeologico, pur non dipendendo dal MIT, a titolo generale c'erano 2,4 miliardi di euro di risorse europee per il contrasto del dissesto con una spesa pressoché pari allo zero. Io vi do la fotografia di quello che ho trovato.

Sull'abusivismo il MIT gestisce, purtroppo dico io, solo il Fondo per la demolizione delle opere abusive in risposta alle sollecitazioni degli enti locali: cioè non siamo noi a promuovere, ma sono gli enti locali che ci portano il progetto e noi cofinanziamo. Nel periodo 2018-2023 sono stati stanziati 15 milioni di cui 10 impegnati. Le richieste di risorse le fanno le regioni: quindi è la regione che deve chiedere al Ministero un contributo per demolire il fabbricato X o il fabbricato Y. In Campania non risultano richieste per Ischia ma solo per comuni della penisola.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro.

Risultano iscritti a parlare ancora cinque deputati. Io vi invito a stare con i tempi

magari più stretti con domande puntuali, in maniera tale che, se fosse possibile, riusciamo a terminare per le 13. Prego, collega Furgiuele.

DOMENICO FURGIUELE. Grazie, presidente Rotelli. Saluto il presidente Deidda.

Grazie, Ministro, per la sua relazione. Le sue linee programmatiche ci lasciano soddisfatti, sono in linea con quello che era il programma di Governo e ci consentono di comprendere come venga riportato al centro dell'agenda dei lavori di questo Governo l'impegno per lo sviluppo del futuro del nostro Paese, basato su impegni cruciali e strategici. È una linea che si evince anche da quelli che sono gli impegni che si sono potuti assumere e realizzare nella manovra di bilancio, che ci è « caduta addosso » il giorno immediatamente dopo le elezioni. Quindi un impegno importante, che denota la volontà di essere pragmatici e di andare al nocciolo delle situazioni.

Tra le iniziative emblematiche di cui si è discusso tanto qui dentro anche quest'oggi, vi è l'opera del ponte sullo Stretto di Messina: un'opera strategica, non vorrei ripetermi, però evidentemente è un'opera che rientra nelle reti TEN-T, e quante volte ci siamo ripetuti e ci siamo sentiti dire « ce lo dice l'Europa ». È un'opera che rappresenta anche una struttura all'avanguardia per quanto riguarda la sostenibilità, come diceva lei signor Ministro.

Ne approfitto soltanto per una piccola digressione. Ieri in Commissione Trasporti, quando c'è stato quel legittimo confronto sull'opportunità o meno di cambiare il nome al Ministero, parlando di mobilità sostenibile, noi abbiamo risposto che la mobilità si deve vedere nei fatti. Ma se quest'opera rientra nelle reti TEN-T, se l'Europa nel suo piano dei trasporti per il 2050 prevede che entro il 2030 necessariamente le merci dovranno essere trasportate su rete ferrata, il ponte sullo Stretto di Messina è rete ferrata. Perché a fronte di questo noi sappiamo che il trasporto sulla rete ferrata inquina 3,5 volte in meno rispetto al trasporto normale.

Detto questo è un'opera importante, signor Ministro, sulla quale non mi voglio dilungare perché ce ne sono tante altre che

passano magari sottaciute: la Gronda di Genova, la strada statale 106 Jonica, quindi impegno per il Mezzogiorno d'Italia se la Calabria è anche Mezzogiorno d'Italia. Un impegno concreto, perché si tratta di un'opera che per essere completata necessitava di 3.880 milioni di euro, c'erano soltanto 880 milioni di euro a disposizione: i 3 miliardi appostati dal Governo, appostati da questo Ministero, fanno sì che l'ANAS possa rendere cantierabili queste opere che sono garantite da parte dello Stato per quanto concerne la loro esecutività.

Queste opere però, signor Ministro, non devono essere solo fini a se stesse: devono essere un simbolo, un simbolo di rinascita e un simbolo di crescita, che passano inevitabilmente da uno dei mali fondamentali della nostra Nazione, che è la burocrazia, la farraginosità dal punto di vista amministrativo, dove poi si vanno ad incagliare tutte le opere che non possono essere portate avanti. Io auspico che queste opere possano essere un simbolo in quella direzione, verso lo svecchiamento, verso la possibilità di iniettare nuova linfa nelle strutture, linfe preparate, di personale preparato, capace di sostenere e di dare un supporto alla realizzazione di queste opere.

Presidente Rotelli, concludo. Ad Ischia, signor Ministro, per il consolidamento e per quanto riguarda il dissesto idrogeologico vi erano tre finanziamenti: due del 2010 e uno del 2018, finanziamenti per il consolidamento strutturale che non sono stati posti in essere. Quindi, signor Ministro, perché sburocratizzare? Per non morire di burocrazia. L'impegno del nostro gruppo è dunque massimo, la fiducia è massima. Semplificare, monitorare, intervenire e garantire credo siano le parole giuste per proseguire con i lavori. In bocca al lupo!

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Furgiuele. Prego, deputato Simiani.

MARCO SIMIANI. Grazie, Presidente. Gentile Ministro, gentili colleghi, io non sono rimasto assolutamente soddisfatto, Ministro, della sua relazione: perché ha dato innanzitutto delle informative secondo me

sbagliate, numeri sbagliati e soprattutto un'impostazione generale che secondo me manca di sistematicità, in primo luogo nell'ambito dei progetti, e vi spiego perché.

Perché nella sua relazione è partito soprattutto dalla questione legata alle opere che lei ha chiamato non concluse, o comunque non definite. Le 119 opere che oggi sono state commissariate, innanzitutto, sono state votate dal Parlamento e le 79 opere incompiute sono opere degli enti locali, che sono state realizzate nel passato e che hanno bisogno di un sostegno soprattutto nell'ambito del personale, perché effettivamente questa è un'esigenza reale che per troppo tempo abbiamo visto, anche nelle passate legislature, essere stata insufficientemente « potenziata » e che ha bisogno ancora di essere « potenziata ».

Un altro errore secondo me che lei ha commesso è nell'ambito del patrimonio pubblico. Oggi come sa vi è un progetto che si chiama Pinqua, che ha portato quasi 3 miliardi di euro nelle casse di molti comuni che hanno finanziato opere di riqualificazione urbana e di qualità dell'abitare, proprio in questo ambito che oggi andrebbe ancora finanziato per altri 900 milioni. Progetto importante che può cambiare la faccia di molte città, ma soprattutto la vita di molti cittadini.

Un altro aspetto di cui secondo me non è stato tenuto conto sono i dati del CRE-SME. Parlano di un dato molto importante, io vi invito a leggerlo: afferma che nel 2020, 2021 e 2022 vi è stato un record di gare e di aggiudicazioni. Ora, lei vuole rimettere mano al codice degli appalti, quando il Governo nella passata legislatura ha ricevuto una delega chiara. Io starei molto attento, Ministro, perché questi progetti, soprattutto nell'ambito del PNRR, sono progetti importanti che devono « andare a terra » e soprattutto hanno bisogno di avere certezze e regole che oggi non possono essere rimesse in discussione. Noi rischiamo di toccare delle norme mettendo in difficoltà di nuovo le imprese e bloccando di nuovo tutto. Ecco perché la invito a leggere questi dati; e anche domani, quando andrà in Europa a spiegare la posizione politica del suo Governo, a dire chiaramente di

lasciare le cose come stanno, o comunque di verificare alcuni punti che possono essere migliorativi.

Guardate, io posso continuare, Ministro. Quando lei parla di opere ferroviarie dell'area della Calabria, ci sono 11 miliardi già destinati alla Salerno-Reggio Calabria, 300 milioni alla Jonica, e in particolare alla Battipaglia-Romagnano, che è già nel PNRR, e nella Battipaglia-Romagnano Praia a Mare e la galleria Santomaro. Questi sono dati che lei non ha citato e rispetto ai quali ha detto il contrario. Soprattutto su un altro aspetto: che oggi, quanto ai 40 miliardi del PNRR, il 98 per cento delle risorse sono state assegnate e già ripartite. E un'altra cosa: del Piano nazionale per gli investimenti complementari, 21 miliardi sono stati già assegnati e ripartiti. Sicché io credo... Lo dice lei. Mi faccia finire e poi lei potrà dire tranquillamente... Anche perché lei stamattina è andato al Senato e ha detto che ha appostato 100 milioni a bilancio per la Val Polcevera, voglio capire se questo è vero o no.

Così come lei ha citato chiaramente oggi un altro dato, su cui io rimango molto perplesso: ha detto che non c'è stata omogeneizzazione del territorio, di tutto il territorio nazionale. Il 48 per cento dell'intera somma, dei 40 miliardi, è stato dedicato a otto regioni del Sud, e questo grazie ai Governi del passato, che anche lei sosteneva. Ecco, per farle capire che ci sono aspetti che lei ci deve chiarire: soprattutto in un ambito, quello del sistema infrastrutturale questi sono dati importanti, anche per poter comprendere, noi delle Commissioni competenti, un ragionamento più vasto e più completo che dobbiamo svolgere.

Termino dicendo alcune cose. Credo ci siano delle novità importanti oggi da affermare e noi le definiamo così: rigenerazione urbana; la resilienza del territorio, le zone interne che hanno bisogno sicuramente di essere sostenute; il trasporto merci a lungo raggio, pensiamo che ci debba essere nei prossimi anni assolutamente una prevalenza su ferro; l'infrastrutturazione del trasporto pubblico locale, perché noi pensiamo che nei prossimi anni il 50 per cento dei bus dovranno essere elettrici. Così come

pensiamo che oggi servano dei fondi per la parte infrastrutturale per tutto il sistema digitale, che in parte è stato finanziato con i fondi del PNRR: non solo per l'*Internet of Things*, che servirà per prevenire tragedie come quelle di Ischia, o per prevenire tragedie come quelle del ponte di Genova. Credo che anche l'ANSFISA abbia bisogno per questo di essere potenziata; credo si debba arrivare ad affermare che oggi attraverso la tecnologia, attraverso la capacità di portare certezza nella manutenzione, possiamo in questo caso fornire sicurezza anche tramite la digitalizzazione.

Un ultimo aspetto su cui mi voglio soffermare è la parte legata proprio al digitale. Noi abbiamo oggi un problema ormai chiaro nella digitalizzazione e sappiamo benissimo che molto del territorio interno, o comunque poco antropizzato, non ha le stesse opportunità delle aree urbane: la sanità è un esempio, sicché l'infrastrutturazione digitale è essenziale. Perché per quei fondi che noi abbiamo messo anche, ad esempio, nella telemedicina, abbiamo bisogno di avere infrastrutture che siano 5G: si tratta di progetto importante da diffondere in tutte le varie città italiane, e soprattutto nelle aree isolate.

Vede, lei ha parlato di contenziosi, anche nell'ambito di alcune infrastrutture, ha parlato di rivedere accordi di programma, insomma, ha parlato di tante cose. Ecco, noi crediamo nella programmazione. Oggi ci sono oltre 15 miliardi di euro programmati per le province da qui al 2033, ci sono risorse che sono state già destinate che hanno bisogno di essere ancora « supportate » attraverso la programmazione con lotti funzionali; la Tirrenica, come diceva il collega Rossi, è un tema che noi dobbiamo assolutamente risolvere, perché vi è ancora un contenzioso oggi fra Aspi e ANAS.

PRESIDENTE. Due minuti soli.

MARCO SIMIANI. Concludo. Guardate, rimango veramente dispiaciuto, la parola giusta è « dispiaciuto », del fatto che lei non si dovrà occupare della società più importante per quanto riguarda gli assetti aeroportuali. Credo che questa sia centrale per

la nostra... Noi abbiamo investito tanto su questo punto e vorremmo che lei, visto che è il Ministro competente se ne interessi.

MATTEO SALVINI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. No, è un altro Ministero.

MARCO SIMIANI. È vero. No, lei si mette troppe giacchette. Siccome il guardaroba penso che lo debba cambiare una volta per tutte, lei è il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole. La parola all'onorevole Raimondo. Prego.

CARMINE FABIO RAIMONDO. Grazie, presidente Rotelli. Grazie, presidente Deidda. Grazie, signor Ministro. Anche a nome dei deputati di Fratelli d'Italia che compongono la IX Commissione, la ringrazio e le rivolgo i migliori auguri per il suo mandato ministeriale. Abbiamo accolto con grande favore e soddisfazione la sua nomina a Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e siamo certi che grazie al suo impegno riusciremo a raggiungere quegli obiettivi programmatici che tutti ci siamo proposti e con i quali abbiamo affrontato con successo il giudizio degli elettori.

I *media* hanno dato ampio spazio, com'era prevedibile, all'attenzione che questo Governo ha posto fin da subito alla questione della realizzazione delle cosiddette grandi opere. E, accanto alle grandi opere, componente imprescindibile del nostro programma elettorale, vi sono altre opere, molte delle quali incompiute o mai avviate che il territorio attende da troppo tempo.

E proprio perché nella sua relazione introduttiva lei le ha citate e lo ha ribadito, e dato che conosciamo la sua sensibilità a farsi portavoce delle istanze del territorio, ci permettiamo in questa sede di richiamare l'attenzione proprio su queste piccole e medie opere senza le quali non avrebbe senso parlare di Italia più veloce, di Italia più *smart* e di Italia più collegata. E poiché per noi questi tre aggettivi sono tra i requisiti essenziali di quella continuità territoriale di cui vogliamo essere garanti, le

annunciamo fin d'ora che non cesseremo di essere voce di quella maggioranza di cittadini che proprio nella continuità territoriale vedono una delle condizioni essenziali per il rilancio economico del nostro territorio e per il consolidamento del suo tessuto sociale.

Si ricorderà che nel nostro programma elettorale abbiamo individuato alcuni aggettivi che definiscono la fisionomia che la nostra Nazione dovrebbe assumere in materia di trasporti: accessibile, intermodale, veloce, *smart* e sostenibile. Non abbiamo paura della parola « sostenibile ». I disagi dei pendolari, studenti e lavoratori ma anche di coloro che ricorrono al trasporto pubblico per ogni tipo di esigenza familiare o di salute, incidono ormai in modo drammatico sulla percezione di accessibilità che i cittadini hanno del nostro territorio. Questo problema riguarda sia le aree interne sia le cosiddette aree a domanda debole, cioè quelle sezioni di territorio in cui la domanda di trasporto è bassa o è medio-bassa ed è caratterizzata da una grandissima dispersione spaziale e temporale.

Per questa ragione — abbiamo apprezzato la sua sensibilità sul tema — le chiediamo di porre grande attenzione al potenziamento del trasporto pubblico locale anche con un occhio di riguardo alla questione della sicurezza degli operatori; e anche con una particolare attenzione alla questione dell'adeguamento dei contratti del personale.

Un nuovo piano nazionale per la mobilità non può prescindere dalle istanze dei pendolari, perché solo risolvendo in tutto o in gran parte le criticità che storicamente questi ultimi lamentano si pongono le condizioni favorevoli ad un ripopolamento delle aree interne e a una maggiore vivibilità dei grandi centri urbani. Riteniamo essenziale a tal fine, accanto all'ammodernamento dei treni, delle ferrovie e delle stazioni, e all'inderogabile estensione delle reti ad alta velocità e ad alta capacità, potenziare le tratte ferroviarie di media e piccola percorrenza, anche ripristinando quelle tratte inspiegabilmente chiuse o soppresse. Dedicare nuove tratte al traffico merci agevola il decongestionamento delle linee centrali,

e anche questo è un proposito più volte dichiarato ma che ora va messo assolutamente in atto.

In questa sede non si può tacere l'accordo sul progetto per la velocizzazione, l'ammodernamento e il miglioramento della linea ferroviaria Adriatica. Il collega di Fratelli d'Italia nel suo intervento precedente parlava della linea Tirrenica; io qui mi voglio soffermare qualche secondo sulla questione della linea Adriatica, una linea per troppo tempo trascurata a dispetto del suo essere troppo strategica. E lei sa perfettamente che proprio nel mese di settembre è stato raggiunto un accordo per cui l'Italia avrà un secondo corridoio ferroviario di rango primario nell'ambito delle reti europee TEN-T, grazie al quale i tempi di percorrenza tra Bologna e Bari si ridurranno di un'ora.

Tra i nostri compiti c'è anche l'avvio dei lavori di potenziamento di questa linea ferroviaria, ma è anche indispensabile pensare a una nuova linea, arretrata rispetto all'esistente, tecnicamente capace di assorbire e favorire il consistente aumento dei traffici che deriverà dalla crescita degli scali commerciali dal Sud Italia, per proiettarli verso l'Europa.

Non dimentichiamoci che le considerazioni fin qui svolte sul traffico ferroviario valgono anche per il traffico che non corre su strada ferrata, che non è da criminalizzare, e sappiamo perfettamente che la maggior parte degli italiani ancora usa le auto autonome e usa il trasporto autonomo.

Allora, la qualità della nostra rete viaria dovrà essere sicuramente potenziata anche attraverso il ricambio ecologico del parco mezzi, con particolare attenzione anche ai carburanti alternativi oltre all'elettrico, e tramite una netta distinzione tra il servizio di taxi e servizio di noleggio di auto con conducente; oltre a una rigorosa nuova disciplina delle applicazioni tecnologiche operanti nel settore trasporti.

Fratelli d'Italia sul punto, signor Ministro, ritiene ormai non più rimandabile l'adozione dei decreti attuativi della legge n. 12 del 2019. Riteniamo essenziale investire su *smart road* e su mobilità sostenibile. La *smart road* permetterà il migliora-

mento della sicurezza stradale, il *comfort* di guida e l'efficienza nella gestione del traffico; incentivando la mobilità sostenibile, si agirà efficacemente contro gli impatti prodotti dalla circolazione dei veicoli privati sulla qualità della nostra vita: come le varie forme di inquinamento, la congestione stradale, l'incidentalità, il degrado delle aree urbane, il consumo del territorio e i costi degli spostamenti.

In quest'ottica anche l'attuale concetto di servizi minimi ci pare superato. Proponiamo in alternativa un sistema di livelli essenziali del trasporto, che garantisca nel miglior modo possibile la continuità territoriale nelle aree interne, montane e nelle isole.

Questo Governo dovrà porre la necessaria attenzione al ruolo strategico del Mar Mediterraneo, che può e deve diventare una potente leva per la nostra economia. È per questa ragione che le segnaliamo la necessità di mettere a regime tutte le filiere economiche connesse al mare: attività portuali, logistica, nautica, pesca, potenziamento dei retroporti.

In questa nostra rassegna ci siamo occupati di traffico di strade e traffico sul mare e non possiamo concludere questo intervento senza trattare nel complesso il trasporto aereo, ribadendo che la competenza invece su ITA non è di questo Ministero bensì di altri Ministeri. Però quello che compete al suo Ministero, e su questo siamo pronti a darle il necessario supporto, è favorire lo sviluppo di un sistema aeroportuale attraverso una significativa revisione del Piano nazionale degli aeroporti, che coinvolga anche gli aeroporti minori e comunque determini un ruolo più incisivo ed efficace della nostra compagnia di bandiera.

Il problema dei rincari dei trasporti aerei, retaggio di una tendenza che si è delineata nettamente nel contesto dell'emergenza pandemica ma che forse ha presupposti precedenti, ci interpella al pari di molti altri fenomeni simili ed esige una soluzione.

Signor Ministro, lei lunedì avrà il suo primo Consiglio europeo, e anche se non ci saranno decisioni finali di particolare im-

portanza crediamo sia necessario affermare con pacatezza, ma anche con la determinazione che la contraddistingue, che il Governo italiano in materia di trasporti crede fermamente nella transizione ecologica e nella sostenibilità ambientale; ma queste devono essere sempre accompagnate da una sostenibilità economica e sociale delle nostre imprese. Inoltre deve essere sempre rispettato quello che noi amiamo chiamare il principio della neutralità tecnologica, anche per non penalizzare intere filiere industriali — e penso prima fra tutte a quelle dell'indotto dell'*automotive*. Mi riferisco in particolar modo alle misure che lei ha citato prima del pacchetto *Fit for 55*, che se adottate senza pragmatismo e senza una gradualità rischiano di essere molto negative per imprese e cittadini.

Ministro, Fratelli d'Italia le offre questi spunti di riflessione. La ringrazio per averci dedicato attenzione e le auguro ancora a nome di tutti noi buon lavoro.

PRESIDENTE. Grazie collega, anche per avere ridotto i tempi. Deputato Fede, prego. Gli ultimi due interventi.

GIORGIO FEDE. Grazie, Presidente. Grazie, Ministro. Correttamente le auguro buon lavoro nell'interesse della nostra Nazione.

Lei è venuto qui per raccontarci le linee programmatiche, abbiamo ascoltato con interesse, il dibattito insomma è stato molto acceso. È inutile tornare a ribadire non il discorso dell'aspetto formale del nome del Ministero, modificato eliminando l'espressione « mobilità sostenibile », ma di quella che dev'essere una linea di azione che, come la chiamiamo la chiamiamo, è negli atti e nei patti che l'Italia ha sottoscritto: i vari accordi italiani, lei li ha ricordati, gli obiettivi che dobbiamo raggiungere. Quindi non mi fermo alla formalità del nome, ma raccomando proprio di avere questo tipo di attenzione. Sono sicuro che lei l'avrà, noi richiamando il contributo fattivo del Parlamento glielo ricorderemo continuamente, perché dobbiamo andare in questa direzione.

L'Italia, lo detto bene lei... Probabilmente la colpa risale ai quarant'anni di

Governi precedenti che in un periodo anche facile non sono riusciti a raggiungere gli obiettivi, e oggi, lei lo sa meglio di me e di noi avendo un'esperienza politica lunga, andando al Ministero ha trovato tutte quelle inadempienze e quelle problematiche non risolte.

Lei parlava di 117 opere incompiute e 42 commissari, quindi lo ha segnalato come un aspetto negativo. Fra questi, lo dico proprio con atteggiamento collaborativo e libero da polemiche, c'è anche il ponte sullo Stretto, una delle incompiute più grandi, e un commissario è anche destinato a quest'opera. Noi abbiamo speso in trent'anni, dal 1981 al 2013, quasi 1 miliardo di euro non per un'opera incompiuta, perché non so se la possiamo definire un'incompiuta visto che ci sono solamente carte, non c'è neanche un mattone posato.

Io non voglio passare, e non deve passare il mio intervento né quello della mia forza politica, come facilmente rubricato come quello di un partito del « no ». No, noi siamo per i partiti del « sì »: del sì alle opere buone, alle opere in un corretto rapporto costo-beneficio, del sì a un modo diverso di agire che tuteli le infrastrutture lasciate per troppi anni all'abbandono. Il contributo che abbiamo lasciato come azione di Governo, faccio riferimento a quello che lei ha anche citato nel suo intervento, è il modello Genova, io lo chiamo il modello Toninelli: ripristinare il controllo. Ahimè, in quel caso ciò è avvenuto dopo il crollo, quindi dopo la mancata manutenzione, però insomma, chi era preposto a questo lavoro doveva farlo. È stato grave aver depotenziato, anche lei ne parlava, gli organici dei Ministeri, a cui va il nostro grazie, con cui lei dovrà lavorare; e sappiamo quanto sono sottodimensionate molte strutture, lei ne ha citate diverse. E allora dobbiamo lavorarci, ma anche questo non è capitato per caso, è una conseguenza di mancate azioni. E allora noi dobbiamo fare attenzione a queste cose e dobbiamo avere molta cura.

Personalmente trovo discutibile la scelta di tornare sul ponte di Messina; glielo giustifico e lo articolo sulle cose che lei stesso ha detto. Ha parlato dei corridoi TEN-T,

del corridoio scandinavo-mediterraneo: se pensiamo a un'opera infrastrutturale, mi consenta questo paragone edilizio, di un corridoio il ponte rappresenta la porta, e la porta non si regge se insiste sul percorso sul quale deve assolvere alla doverosa funzione di collegare Sicilia e Calabria.

Però lo abbiamo detto prima, lo ha detto il collega che mi ha preceduto, il corridoio che funziona in Italia nell'alta velocità è quello Tirrenico: efficace, veloce, congiunge da Nord a Sud in maniera molto rapida. Sull'Adriatico, dal sud di Bologna a Bari, nonostante i 5 miliardi finanziati su cui anche noi abbiamo lavorato, c'è veramente una difficoltà oggettiva, strutturale, morfologica, la linea ferrata corre attaccata alle case. Quindi non sarà così immediato raggiungere tempi di velocità e obiettivi che sono sacrosanti. Così come per i territori interni, le congiungenti Adriatica-Tirrenica, lei ha parlato anche degli impegni; comunque molte cose sono state finanziate e raggiunte grazie, ricordo, al PNRR e alla capacità economica straordinaria che Conte ha portato in Italia. Sono opportunità da non perdere, e su questo dobbiamo lavorare.

Poi chiaramente quando parliamo di opere pubbliche e di infrastrutture, ci sono le infrastrutture portuali, le infrastrutture idriche, lei le ha citate nel suo intervento: questo mi fa piacere, ci dovremo lavorare con massima intensità perché sono fondamentali. È inutile ricordare la siccità e i danni che abbiamo subito.

Anche, fra le opere (concludo perché il Presidente mi richiama ai tempi), ricordo che molte problematiche che hanno generato spesso i « no » sono state uno scarso dibattito pubblico, quindi il dibattito pubblico è fondamentale: perché la scelta dei tracciati, lei citava quelli della Salerno-Reggio Calabria, cose del genere, non giungono a compimento perché l'opposizione si verifica perché non c'è un dibattito pubblico adeguato. Anche su molti temi quindi, compresa la Gronda a cui faceva riferimento il collega nell'intervento precedente, bisogna capire quali scelte compiere, perché ci sono opere buone, opere poco buone:

è sempre il rapporto costi-benefici che deve muovere le nostre azioni. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Fede. Prego, deputato Caroppo.

ANDREA CAROPPO. Grazie, Presidente. Un saluto anche al presidente Deidda. Benvenuto al Ministro.

Io ho apprezzato la relazione da parte del Ministro per la semplicità nel pragmatismo, perché questo è il momento di essere pragmatici: al di là di fare lunghi discorsi e tentare di essere esaustivi nelle relazioni, sarà molto più importante quello che il Governo ha già avuto modo di fare in questi primi giorni.

Ministro, lei ha un compito importante. Non voglio darle chissà quale peso e responsabilità: provare a bloccare quello che è un tentativo che il mondo occidentale compie di suicidarsi, come magistralmente ha detto Federico Rampini anche in termini di infrastrutture nel suo libro. E non è un problema solo italiano, è un problema che riguarda tutti: citava Rampini gli esempi degli Stati Uniti, che noi spesso prendiamo a modello, con ponti che cadono e infrastrutture ferroviarie che magari vanno da San Francisco a Los Angeles e non si riescono a realizzare nemmeno in trent'anni.

Quindi non è solo un problema italiano, è un problema che riguarda tutti, e credo che gli approcci ideologici proprio in discussioni come queste non servano a nulla. Credo che bisogna partire invece su quanto di buono in Italia è stato fatto e quello che è necessario invece realizzare.

Noi, Ministro, abbiamo una grandissima infrastruttura che è l'infrastruttura dell'alta velocità, ed è una grande ricchezza italiana. Se i francesi, diceva qualche collega, non ritengono il TAV prioritario, magari è perché grazie agli investimenti in alta velocità e grazie alla competitività dei nostri operatori gli operatori italiani entrano nel mercato francese, gli operatori italiani entrano nel mercato spagnolo, gli operatori italiani entrano nel mercato britannico, gli operatori italiani entrano nel mercato greco. Questo significa che se noi attuiamo anche una politica industriale adeguata, soste-

nendo alcuni nostri campioni nazionali... Anche generando concorrenza, perché è un *unicum* il nostro sistema di alta velocità che ha un'alta velocità con grandi investimenti infrastrutturali, ma una concorrenza con due operatori che hanno migliorato il servizio e ridotto anche i prezzi.

Questa quindi è la strada su cui lavorare, anche in sede, Ministro, di riforma del regolamento delle reti TEN-T. Spingere ancora di più su un'alta velocità europea: l'alta velocità europea fa bene all'Italia, quindi in sede di Consiglio dell'Unione europea, e il Parlamento europeo darà anche il suo contributo, sarà fondamentale che l'Europa comprenda, come sembra orientata già a fare, quanto sia importante investire in alta velocità anche in aree che sono potenzialmente destinate a riceverla. Citava il collega Raimondo la dorsale adriatica da Bologna a Bari: la dorsale adriatica, Ministro, va da Bologna a Lecce; il porto di Brindisi e l'aeroporto di Brindisi sono tra i principali porti e aeroporti dell'Italia e non è possibile che siano esclusi dai principali corridoi. Peraltro da Bari si collegherebbero tanto al corridoio scandinavo-mediterraneo quanto al corridoio baltico-adriatico. Già in sede di Commissione Trasporti nella precedente legislatura c'è stata una risoluzione che ha invitato il Governo a spingere per la realizzazione della dorsale adriatica, come già inserita nel regolamento TEN-T, ma che vada da Bari fino a Lecce o almeno a Brindisi. Non ci sono problemi orografici e non si può tagliare fuori un territorio che ha 2 milioni di abitanti e che ha invece tutte le carte in regola per poterne beneficiare.

Su questo, torno all'aspetto invece degli operatori ferroviari. Sul trasporto pubblico locale dobbiamo comprendere come mai non riusciamo a creare dei campioncini, non dico dei campioni europei ma dei campioncini nazionali, che riescano non solo a rafforzare la capacità dei servizi ed economica ma a guardare ai mercati esterni, anziché chiuderci e avere timore che qualcuno venga a « invaderci ». Credo quindi che quanto di buono facciamo sull'alta velocità vada riproposto anche con una

concorrenza su alcune linee specifiche del trasporto pubblico locale.

Concludo con una questione invece legata alla parte autorizzativa delle opere, soprattutto infrastrutturali. Il codice degli appalti è un problema, ma ce n'è prima uno che è quello dell'*iter* autorizzativo: le grandi opere o le piccole opere, importanti, non si realizzano perché l'*iter* autorizzativo è lento. Il sistema di commissariamento, con lo « sblocca cantieri » e con le modifiche successive, in parte ha migliorato la situazione; ma innanzitutto ci sono troppi commissari, Ministro, che fanno i commissari per troppe opere secondo me, e questo è un primo problema; seconda cosa, alcuni commissari non esercitano i poteri sostitutivi, o per inerzia o per eccessivo rispetto istituzionale, perché non vogliono magari scavalcare regioni e sovrintendenze. Ma i commissari hanno esattamente questo ruolo, il ruolo dei commissari è sostituirsi quando qualcuno non rispetta i tempi o per incapacità o per mancanza di personale o per altri motivi. Io credo quindi che la cosa importante sia provare a immaginare un'accelerazione ulteriore nei poteri commissariali, o dare un indirizzo da parte del Ministero a esercitare tutto ciò che la legge consente; e laddove lo riteniate, al di là poi del codice degli appalti, comprendere che anche là dove intervenga una sentenza legittima da parte di un tribunale amministrativo regionale, come nel caso del nodo ferroviario di Bari, se andiamo avanti a colpi di sentenze, gran parte delle opere principali del PNRR rischieremo di non terminarle. Chiedo quindi se il Governo immagini anche, nell'*iter* autorizzativo, di trovare delle soluzioni che possano superare questi legittimi problemi che si incontrano. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei, onorevole Caroppo. Diamo subito la parola per l'ultima replica al Ministro. Prego, Ministro.

MATTEO SALVINI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio tutti gli intervenuti: onorevole Furgiuele, poi il collega Marco Simiani del PD. Mettiamo un po' di ordine; poi che lei non sia d'accordo

su alcune proposizioni ci sta, è il bello della democrazia, però i fatti sono fatti. I 110 milioni per il Campasso a Genova ci sono, non è una discussione aperta, chissà se ci sono o non ci sono: se ci sono ci sono, se non ci sono non ci sono. Ci sono.

Le opere incompiute non sono 79 ma 379, ahimè. Magari fossero 79! Con una cifra intorno ai 2 miliardi se ne possono portare a compimento alcune. Sul perché siano incompiute in questi quaranta giorni non ho avuto il riscontro necessario e magari nelle prossime ore sarò più fortunato.

I progetti del Pinqua in graduatoria ammissibili con riserva non finanziati: si tratta di una delle cartelline che ho nel mio quadernone ad anelli, quindi servono soldi. Su questo, se il Parlamento porterà in dote al MIT un po' di soldi in più per sbloccare i progetti dei vari comuni in ordine di priorità... Fra i primi degli esclusi il comune di Vercelli, regione Veneto, comune di Viterbo, comune di Rimini, comune di Pisa, comune di Sassari, etc. etc., quindi mi auguro che il lavoro parlamentare sia proficuo per tutti.

Sul fatto di non toccare il codice degli appalti, abbiamo un'idea molto diversa rispetto alle priorità. Ho incontrato ieri ANCE e vedo lunedì ANCI che mi danno la suggestione esattamente opposta. Quindi ci lavoreremo insieme, il mio obiettivo, peraltro è anche un obiettivo del PNRR, è modificarlo in meglio, non in peggio evidentemente.

Ribadisco, numeri alla mano, che dei fondi passati destinati al MIT su 21,4 miliardi quelli impegnati sono stati 8,8. Perché? Per colpa di chi? Per come, dove? Non lo so, non faccio processi a chi c'era prima di me. Prendo nota con rammarico, come lei diceva con insoddisfazione, del fatto che qualcuno che aveva a disposizione 12 miliardi di euro non li ha impegnati. Vedremo tutti insieme di essere più fortunati, non dico più bravi, in futuro.

Sulla digitalizzazione delle infrastrutture sfondate una porta spalancata. Ci metterò tutto l'impegno possibile non dipendendo dalla nostra competenza, come per quello che riguarda ITA. Non è che non me ne voglia occupare: c'è un sottosegretario

che si occupa di innovazione digitale, quindi penso avrete modo di incontrarlo. Su ITA darò il mio parere da Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, fermo restando il fatto che sono altri tre i Ministri, e non sono qui oggi con noi, che se ne stanno occupando.

Sull'importanza delle opere piccole e medie assolutamente sì, anche perché ricordo a me stesso che più di 5 mila comuni italiani hanno meno di 5 mila abitanti, quindi al di là di Milano, Roma, Torino, Napoli, Palermo, Genova c'è l'Italia vera, che è quella dei borghi e della provincia.

Sulla sicurezza dei lavoratori e anche degli utenti dei treni ho avuto un primo incontro con l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, con cui stiamo ragionando di un progetto che possa portare fino a 1.500 donne e uomini a vigilare sulla tutela di chi lavora e di chi fruisce del servizio ferroviario. Potrò essere più preciso nelle prossime settimane, perché è stato un primo incontro, le cronache locali che leggete voi sono quelle che leggo io; però devo dire che la sensibilità da parte di FS da questo punto di vista mi sembra già ben radicata.

È vero che c'è un dibattito aperto anche con gli enti locali e regionali sulla velocizzazione della linea adriatica, e anche lì noi daremo un *input*, poi ovviamente i tecnici fanno i tecnici e quindi non mi sostituisco né agli strutturisti né ai geologi.

Sul mare, sull'importanza di sviluppare le infrastrutture del mare siamo assolutamente in sintonia.

Le opere commissariate - lo dico al collega del Movimento 5 Stelle - sono 117, scelte dal Parlamento. Non sono compiute: quelle stanno procedendo, alcune più veloci, alcune meno veloci. Il ponte non è fra queste, nel senso che non c'è una società, almeno fino all'approvazione della manovra di bilancio; la società Stretto di Messina è in liquidazione, quindi stiamo parlando di qualcosa che non è. Se il Parlamento approverà questa manovra di bilancio rimetterà in vita la società Stretto di Messina, che in autonomia porterà avanti tutte le procedure necessarie. Non so se ci sarà una società, se si sceglierà il commis-

sario, non ne ho idea; però *primum* rimettere in vita la società e poi tutti i passi conseguenti.

Sulla semplificazione, sull'importanza del TPL e sulla non esclusione di Lecce e del Salento siamo assolutamente della stessa sensibilità, quindi vediamo di unire... Qualcuno prima di me ha detto che l'alta velocità unisce Nord e Sud. Magari! Perché il finanziamento... Sarei felicissimo se fosse già oggi così, purtroppo non è così. Per essere preciso, sull'alta velocità Salerno-Reggio Calabria stanziamento totale 11,2 miliardi, di cui 9,8 miliardi finanziati con il Fondo complementare e non col PNRR. Con queste risorse si realizzano tre interventi, due dei quali consentono di arrivare solo al Nord della Calabria; mentre uno, la galleria Santomarco, ha un rilievo solo per il trasporto ferroviario delle merci e non dei passeggeri. Quindi è ancora tutta da scrivere la storia dell'alta velocità per uomini e donne in Calabria.

A livello europeo ci sarò lunedì, come detto. È in corso di revisione la rete dei corridoi europei a proposito di corridoi TEN-T, non faremo mancare il nostro apporto. Così come sul tentativo di evitare un suicidio programmato dal punto di vista economico, sociale e ambientale: assolutamente sì, la transizione si chiama transizione perché dovrebbe accompagnare. Nella stessa manovra di bilancio c'è lo stop alla *Plastic Tax*, ad esempio, che invece di aiutare l'ambiente avrebbe danneggiato le aziende più *green*, innovative nel nome dell'economia circolare che ci sono in Italia. Quindi vedremo di ricordare che, appunto, la sostenibilità va « messa a terra », non va solo scritta sulle targhe del Ministero.

Ovviamente ci sono tanti altri temi che mi sarebbe piaciuto affrontare, però mi sembra che il tempo a disposizione sia scaduto. Era la prima occasione di incontro, sicuramente non sarà l'ultima. Io penso che la revisione del codice degli appalti arriverà a cavallo di metà dicembre in Consiglio dei ministri, quindi poi l'*iter* ci riporterà in questa sede per accompagnare le modifiche che dal mio punto di vista sono assolutamente necessarie.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. Io ringrazio anche i colleghi e il presidente Deidda per la disponibilità che ha dato fin da subito per venire qui in Commissioni riunite.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13.15.

*Licenziato per la stampa
il 10 gennaio 2023*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



19STC0015180