

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

2.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 SETTEMBRE 2020

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE DELLA VIII COMMISSIONE **ALESSIA ROTTA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori.		De Micheli Paola, <i>Ministra delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 18, 24
Rotta Alessia, <i>presidente</i>	3	Donina Giuseppe Cesare (LEGA)	17
Audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli, sull'individuazione delle priorità nell'utilizzo del <i>Recovery Fund</i> (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Ficara Paolo (M5S)	13
Rotta Alessia, <i>presidente</i> ... 3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 25		Foti Tommaso (FDI)	15
Benvenuto Alessandro Manuel (LEGA) ...	11	Fregolent Silvia (IV)	7
Bruno Bossio Vincenza (PD)	17	Furguele Domenico (LEGA)	16
De Lorenzis Diego (M5S)	16	Gagliardi Manuela (M-NI-USEI-C !-AC) ...	12
		Gariglio Davide (PD)	8
		Mazzetti Erica (FI)	9
		Mulè Giorgio (FI)	15
		Paita Raffaella (IV), <i>presidente della IX Commissione</i>	12

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Partito Democratico: PD; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Cambiamo !-Alleanza di Centro: Misto-NI-USEI-C !-AC; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Centro Democratico-Radicali Italiani+Europa: Misto-CD-RI+E; Misto-MAIE - Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE; Misto-Popolo Protagonista - Alternativa Popolare: Misto-PP-AP.

	PAG.		PAG.
Pezzopane Stefania (PD)	14	Zanella Federica (FI)	24
Rotelli Mauro (FDI)	10	Zolezzi Alberto (M5S)	9

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
DELLA VIII COMMISSIONE ALESSIA
ROTTA

La seduta comincia alle 13.50.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli, sull'individuazione delle priorità nell'utilizzo del *Recovery Fund*.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione congiunta, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del Regolamento, della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Paola De Micheli, sull'individuazione delle priorità nell'utilizzo del *Recovery Fund*.

Saluto la presidente e i colleghi della Commissione IX. Ricordo che gli uffici di presidenza hanno deliberato lo svolgimento di un'attività conoscitiva, che coinvolge in primo luogo i Ministri di settore, funzionale a consentire alle Commissioni di fornire il proprio contributo alla predisposizione di un atto di indirizzo parlamentare su tale tema. Come di consueto dopo la relazione della Ministra sarà concessa la parola a un rappresentante per gruppo e successivamente agli altri deputati che ne facciano richiesta, compatibilmente con i

tempi disponibili per la replica della Ministra.

Nel ringraziare la Ministra per la sua partecipazione ai lavori delle Commissioni, le cedo la parola per lo svolgimento della relazione.

PAOLA DE MICHELI, *Ministra delle infrastrutture e dei trasporti*, Grazie, presidente. Buongiorno e grazie per questa occasione che è assolutamente preliminare rispetto a tutto il lavoro che verrà poi approfondito e formalizzato. Quindi io la ritengo il primo di uno dei momenti di condivisione che avremo rispetto a questo tema.

La crisi derivante dall'emergenza Covid-19 ha posto tutta l'Europa di fronte a una sfida che è di proporzioni storiche. Sebbene la situazione sanitaria sia ancora preoccupante ed esiga la massima cautela, è stato necessario concentrare gli sforzi anche sui danni socioeconomici.

Il 26 maggio del 2020 la Commissione europea ha proposto un piano di ampio respiro per la ripresa dell'Europa, piano che intende sfruttare appieno le potenzialità offerte dal bilancio dell'Unione europea. Il 21 luglio 2020 il Consiglio europeo ha trovato un accordo mettendo in campo uno sforzo senza precedenti, un pacchetto di amplissima portata che combina il futuro quadro finanziario pluriennale con uno specifico strumento per la ripresa, il cosiddetto «*Next Generation EU*». Sono stati stanziati 1.824 miliardi di euro in sette anni, di cui 750 miliardi di euro a valere sul fondo *Next Generation* e 1.100 miliardi di euro che graveranno sul prossimo bilancio pluriennale 2021-2027.

Next Generation EU e il quadro finanziario pluriennale sono le due facce della stessa medaglia. Da una parte è necessario un impegno finanziario eccezionale per la

ripresa e per rispondere con rapidità ed efficacia a una sfida immediata. Questo potrà conseguire i risultati auspicati ed essere sostenibile soltanto se associato in armonia con il QFP (Quadro finanziario pluriennale) che offre una prospettiva invece di medio-lungo termine. È un insieme di interventi caratterizzato da un significativo sforzo finanziario per la ripresa, un impegno notevole, mirato e limitato nel tempo; notevole, per gli effetti della crisi, mirato, perché è destinato alle regioni e ai settori maggiormente colpiti, limitato nel tempo, perché il QFP rimane il quadro di base per la pianificazione e l'esecuzione delle politiche di bilancio dell'Unione europea.

L'Italia riceverà dal fondo *Next Generation EU* circa 208 miliardi, la quota maggiore tra tutti i Paesi membri e risulta il primo beneficiario delle risorse previste a carico del Fondo con una quota pari al 28 per cento del totale. Una parte sarà a titolo di sussidio, circa 80 miliardi, di cui 65 sul dispositivo di ripresa e resilienza, a cui si aggiungerà la restante parte a titolo di prestito.

Ai fini dell'utilizzo delle risorse, gli Stati membri dovranno presentare i Piani nazionali per la ripresa e la resilienza (PNRR), in cui verrà definito il programma di riforme e investimenti dello Stato membro interessato per il periodo 2021-2023. A tale riguardo il Governo ha predisposto delle linee guida per la definizione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che verrà sottoposta all'esame del Parlamento e che si basa sulle direttrici comuni per tutti i Piani nazionali: contribuire alla transizione ambientale, alla resilienza e alla sostenibilità sociale, alla transizione digitale e all'innovazione e competitività.

Le citate linee guida sono coerenti con gli obiettivi enunciati dalla Commissione europea per formulare la proposta di regolamento con il piano di rilancio presentato dal Presidente del Consiglio e discusso nel corso della consultazione nazionale di giugno sull'iniziativa « Progettiamo il rilancio » nonché con le priorità derivanti dalle raccomandazioni specifiche per il 2019 e il 2020 al nostro Paese. Si basano su una

valutazione dei punti di forza e dei punti di debolezza dell'economia e della società italiana.

A fronte di un'economia avanzata a forte vocazione manifatturiera, che vede il nostro Paese come uno dei principali esportatori europei, esiste anche un'Italia che soffre di un'insufficiente crescita economica, nettamente inferiore alla media dei Paesi avanzati, di *gap* tecnologici ed educativi, di un calo degli investimenti fissi lordi, di un tasso di occupazione tra i più bassi dell'Unione europea, di dinamiche demografiche preoccupanti e debito pubblico elevato. È perciò essenziale assicurare una forte e stabile crescita del PIL per garantire la sostenibilità del debito e la coesione economica e sociale.

La strategia complessiva di riforme di politica economica del Piano nazionale vuole contribuire al raggiungimento di importanti obiettivi quantitativi, tra i quali segnalo quello dell'aumento degli investimenti pubblici per portarli almeno al 3 per cento del PIL, l'aumento del tasso medio di crescita dell'economia a livello quanto meno di quello dell'Unione europea e l'aumento del tasso di occupazione di 10 punti percentuali.

Gli assi principali su cui si baserà il Piano nazionale saranno la transizione verde e digitale del Paese che in coerenza con le indicazioni della Commissione europea si vedrà attribuite la gran parte delle risorse disponibili, il 37 per cento per la transizione verde e il 20 per cento per quella digitale. Si avvierà quindi una concreta trasformazione dell'economia del nostro Paese che si dovrà realizzare con un forte incremento degli investimenti pubblici e delle dotazioni infrastrutturali del Paese.

In particolare, il Piano nazionale sarà articolato individuando le sfide che il Paese intende affrontare, le missioni di programma, i singoli progetti di investimento e le iniziative di riforma, sfide che riguarderanno un miglioramento della resilienza e della capacità di ripresa dell'Italia e la riduzione dell'impatto sociale ed economico della crisi pandemica, la transizione verde digitale e l'incremento del potenziale di crescita dell'economia.

Le aree di intervento o missioni del Piano nazionale saranno sei. Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo è la prima. La seconda è la rivoluzione verde e la transizione ecologica. La terza sono le infrastrutture per la mobilità, la quarta l'istruzione, la formazione, la ricerca e la cultura. La quinta è l'equità sociale, di genere e territoriale. La sesta è la salute.

Il piano raccoglierà le proposte formulate da tutte le amministrazioni e dagli enti territoriali, selezionandole secondo criteri atti a consentire il conseguimento delle missioni fondamentali. I progetti, infatti, dovranno rispondere a una serie di condizioni, affinché possano essere ritenuti eleggibili: la piena coerenza con gli obiettivi strategici e i macrosettori del Piano nazionale, un significativo impatto positivo sulla crescita del PIL potenziale e dell'occupazione, i costi e gli impatti economici ambientali e sociali dovranno essere quantificabili, motivati e ragionevoli, la coerenza con le riforme e le politiche di supporto, l'indicazione della tempistica e le modalità di attuazione con *target* intermedi e anche finali, la chiara identificazione dei soggetti attuatori. Infine a questi progetti si affiancheranno politiche e riforme di contesto orientate a rafforzare il sistema imprenditoriale, a ridurre gli oneri burocratici, agevolando gli investimenti pubblici e privati per la produttività del Paese.

Sotto il profilo del metodo il *Recovery Plan* proposto in sede governativa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) prende origine dalla definizione degli obiettivi e delle strategie che definiscono la *vision* di medio-lungo periodo verso cui far convergere la politica nazionale delle infrastrutture e dei trasporti e che sono contenuti nell'allegato al Documento di economia e finanza 2020, « Italia veloce », approvato dal Consiglio dei Ministri nel mese di luglio. Si tratta di interventi che hanno un'elevata maturità progettuale o programmi di interventi che rispondono a procedure attuative sperimentali ed efficaci: il Piano nazionale per la mobilità sostenibile, i contratti di programma con RFI (Rete ferroviaria italiana) e ANAS (Azienda na-

zionale autonoma delle strade), il Piano sulle strade provinciali, il Piano della qualità dell'abitare, i finanziamenti per le opere sul trasporto rapido di massa, per i quali si stima che sia concretamente possibile effettuare impegni giuridicamente vincolanti. Questo è un vincolo fondamentale di cui dovremmo tener presente in tutta la nostra discussione, cioè bisogna che ci sia concretamente la possibilità di effettuare impegni giuridicamente vincolanti entro il 2023 con una capacità di spesa rendicontata entro il 2026, come indicato e richiesto dalla Commissione europea.

Le proposte del MIT hanno ricadute su quattro delle sei missioni del Piano nazionale che ho indicato prima, ovvero la digitalizzazione, l'innovazione e la competitività, la rivoluzione verde e la transizione ecologica, l'equità sociale, di genere e territoriale. In particolare il *Recovery Plan* proposto dal MIT verrà declinato nelle seguenti aree strategiche: le opere ferroviarie per la mobilità dei cittadini e la connessione veloce del Paese; la riduzione del *gap* infrastrutturale e strumentale nella mobilità locale, finalizzato alla definizione dei livelli essenziali delle prestazioni, progetto da realizzarsi in collaborazione con gli affari regionali; i « *green port* » e la logistica sostenibile; il piano per la resilienza delle strade delle regioni e degli enti locali per la coesione territoriale e il collegamento con le aree interne; il piano nazionale per la qualità dell'abitare, di cui abbiamo appena firmato il decreto attuativo con il Ministro Gualtieri e il Ministro Franceschini per i primi 850 milioni stanziati nella legge di bilancio per il 2020 e la modernizzazione dei collegamenti stradali e statali immediatamente cantierabili.

Il MIT inoltre parteciperà in sinergia con altre Amministrazioni ai seguenti programmi: al piano nazionale degli interventi del settore idrico, per il quale il MIT si candida al coordinamento, l'innovazione digitale nei trasporti e l'efficientamento energetico degli immobili pubblici di edilizia residenziale. In particolare, si rappresentano di seguito le ragioni e gli obiettivi a cui tendono le singole aree di intervento strategico, le opere ferroviarie per la mobilità

dei cittadini e la connessione veloce. In questa missione si estendono a livello nazionale i servizi del *network* dell'alta velocità e alta capacità e si sviluppa il traffico passeggeri e merci attraverso misure quali il miglioramento dell'accessibilità - il *target* è che l'80 per cento della popolazione, al termine del programma, sia a meno di un'ora da una stazione alta velocità - la riduzione dei tempi di percorrenza, l'aumento della capacità e della regolarità della circolazione, incrementando la resilienza delle infrastrutture. Inoltre si favorisce la coesione territoriale e lo *shift* modale verso sistemi di trasporto più sostenibili, si attenua l'impatto sociale ed economico della crisi e si sostiene la transizione verde e digitale, promuovendo con le opere ferroviarie una crescita sostenibile.

Il secondo obiettivo è la riduzione del *gap* infrastrutturale e strumentale nella mobilità locale finalizzato alla definizione di livelli essenziali di prestazioni. Si sostiene la transizione verde e digitale incrementando e rinnovando il parco autobus, la flotta dei treni adibiti al TPL (trasporto pubblico locale) e la flotta di navigazione di continuità territoriale con modelli più sostenibili sotto il profilo ambientale, modalità elettrica, metano e idrogeno a seconda della tipologia di segmentazione e della tecnologia disponibile. Questo avverrà accelerando gli investimenti infrastrutturali e strumentali su impianti fissi e trasporto rapido di massa, così come il programma già realizzato dal MIT di 2 miliardi e mezzo che sono già stati riconosciuti alle città capoluogo di provincia che hanno presentato progetti, aumentando la sicurezza del trasporto pubblico ferroviario regionale e sviluppando la mobilità ciclistica e la mobilità alternativa.

« *Green port* » e logistica sostenibile si propone di migliorare la resilienza del Paese sostenendo la transizione verde e digitale per promuovere la crescita sostenibile attraverso l'implementazione degli interventi per lo sviluppo dei porti e l'accessibilità portuale, la realizzazione del piano nazionale *cold ironing*, la riconversione della flotta navale nazionale in chiave ambientale e innovativa, la sostituzione della mo-

dalità di trazione dei mezzi su gomma adibiti all'autotrasporto con modalità sostenibili e il rinnovo dei locomotori e dei carri merci, la digitalizzazione del sistema logistico nazionale.

Con il piano per la resilienza delle strade delle regioni e degli enti locali per la coesione territoriale e il coordinamento con le aree interne del Paese, si intende migliorare la resilienza del Paese attraverso l'accelerazione e il completamento degli interventi stradali di competenza degli enti locali, l'innalzamento del livello di coesione territoriale e valorizzazione delle aree interne, l'aumento dell'efficienza e soprattutto della sicurezza della rete con interventi di valorizzazione, con particolare riguardo ai ponti e ai viadotti, la conversione delle infrastrutture esistenti in *smart road*, sostenendo la transizione digitale.

Quanto al piano nazionale della qualità dell'abitare, l'obiettivo di questo piano è quello di ridurre il disagio abitativo e di utilizzare uno strumento che rigeneri gli ambiti urbani particolarmente degradati e carenti di servizi, in un'ottica di innovazione e sostenibilità *green*. Pertanto si addiverrà alla rifunzionalizzazione di aree e spazi, di immobili pubblici e privati, al miglioramento dell'accessibilità della sicurezza dei luoghi urbani e all'incremento della qualità ambientale e della resilienza ai cambiamenti climatici, anche con l'utilizzo di modelli e strumenti innovativi di gestione e inclusione sociale e *welfare*, senza consumo di nuovo suolo in coerenza con i principi e gli obiettivi della Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile (SNSvS). Al riguardo, segnalo che la scorsa settimana è stato sottoscritto il decreto attuativo.

Con la modernizzazione dei collegamenti stradali statali immediatamente cantierabili si migliora la coesione territoriale sia in ambito nazionale che europeo, concentrando gli investimenti dei collegamenti stradali sull'aumento della sicurezza e sull'efficienza delle connessioni, si garantisce e si innalza la continuità e la resilienza dell'infrastruttura, si sostiene la transizione digitale e l'efficienza della sicurezza della rete anche con interventi *smart road*.

Riguardo al Piano nazionale degli interventi del settore idrico, che condivideremo con altri Ministeri competenti, l'obiettivo è migliorare la resilienza del settore, incentivare la transizione verde e promuovere l'efficientamento del sistema idrico, attraverso la realizzazione e l'ammodernamento, il potenziamento e il completamento delle grandi infrastrutture idriche primarie, dighe, invasi, opere di derivazione, adduttori, collegamenti e grandi schemi idrici e delle infrastrutture acquedottistiche, la riduzione della dispersione delle risorse idriche e della discontinuità della fornitura, il miglioramento della qualità dell'acqua destinata al consumo umano, l'ampliamento della capacità di invaso, la razionalizzazione dell'uso di acqua per i vari settori, secondo i criteri della gestione integrata unitaria e sostenibile.

Con l'innovazione digitale nei trasporti, si intende perseguire la digitalizzazione dei trasporti attraverso alcuni progetti sperimentali specifici come il « *Brenner digital green corridor* », la realizzazione della piattaforma nazionale per i servizi digitali, con sperimentazioni pilota di tecnologie per la cooperazione tra veicoli e infrastrutture in realtà urbane individuate, il TPL 4.0, verde, sicuro e connesso, che creerà un *living lab* sperimentale nella città di Milano per le tecnologie innovative e per il TPL, la formazione del personale che dovrà gestire tutte queste sperimentazioni e l'efficientamento energetico degli immobili pubblici di edilizia residenziale.

Si promuove la coesione economica, sociale e territoriale e la crescita sostenibile attraverso la riqualificazione del patrimonio immobiliare delle regioni e degli enti italiani con popolazione superiore a 3.500 abitanti, l'aumento del grado di sicurezza sismico e impiantistico, l'incremento dell'efficienza energetica con interventi sia sulle superfici disperdenti che sugli impianti.

Concludo con una breve considerazione: il sostegno che viene dall'Europa con l'intesa del 21 luglio scorso cambia il volto dell'Europa. Per la prima volta gli Stati decidono di fare debito comune per finanziare una crisi economica di portata generale. Per noi come Paese, per noi come

Ministero, per noi come sistema dei trasporti e delle infrastrutture nazionali questa è un'opportunità unica e straordinaria. Alla politica, alle istituzioni e a noi spetta una grande responsabilità. Fare buon uso dei fondi che riceveremo per non perdere credibilità in Europa ma soprattutto per consegnare ai nostri figli un Paese più innovativo, equo e sostenibile e io credo che il percorso di condivisione che faremo con il Parlamento nella realizzazione di queste progettualità ci consentirà di migliorare e di far crescere questo Piano e finalizzarlo davvero a una risposta infrastrutturale completa per il nostro Paese. Vi ringrazio.

PRESIDENTE Ringrazio la Ministra. Iniziamo con gli interventi. Avverto che sono stati assegnati i tempi a ciascun gruppo, che vi comunico al fine di permettervi di gestire gli interventi e il minutaggio: Movimento 5 Stelle, sei minuti. Lega, sei minuti. Forza Italia, sei minuti. Partito Democratico, sei minuti. Misto quattro minuti. Fratelli d'Italia quattro minuti. Italia Viva, quattro minuti. LEU quattro minuti.

Si è iscritta a parlare la deputata Fregolent.

SILVIA FREGOLENT. Grazie Presidente. Procedo per punti, partendo dalla sua conclusione, ossia far buon uso delle risorse, Ministra. Io penso che ognuno di noi cercherà di far fruttare risorse che forse così ingenti non le avremo mai più. Soprattutto di far cambiare questo Paese, che ha dei *gap* strutturali incredibili. Per esempio, ancora adesso litighiamo tra alta velocità, autostrade, strade. Forse è arrivato il momento di progettare le reti infrastrutturali tutti insieme. Quando si costruisce un'autostrada, pensare che lì poi ci arriverà una fermata ferroviaria e non fare magari fermate come cattedrali nel deserto che poi non si capisce dove i pendolari o i passeggeri potranno utilizzare.

Soprattutto bisogna modernizzare i porti, perché piange il cuore nel pensare che ci sono compagnie straniere che preferiscono circumnavigare l'Europa e andare a Rotterdam piuttosto che approdare in uno dei

nostri porti, però sicuramente lei avrà visitato i nostri porti. Alcuni sono all'avanguardia, ma molti altri devono essere profondamente ripensati.

Quello che ci aspettavamo è un Piano con dei numeri. L'ho detto anche al suo collega Costa, che ha avuto la stessa possibilità di venire in audizione sul *Recovery Plan*. Il modello francese, dove ci sono delle somme accanto ai progetti, personalmente a me sembra più concreto. Poi mi stupirà sicuramente il Governo e chiederò scusa di questo mio scetticismo nel vedere un elenco di buoni principi, Ministra, ma che, senza un'individuazione di somme, facciamo fatica a comprendere.

Finisco con una battuta. Lei giustamente ha parlato di un « Piano casa » e sono molto felice, perché ce n'è bisogno in questo Paese per le giovani generazioni e non solo e forse così si smetterà ogni volta di finire sui giornali, quando una casa popolare finisce a persone straniere con gli italiani che cominciano a protestare, perché a loro non vengono date. Quindi finalmente forse con un « Piano casa » degno di nota riusciremo a superare anche le difficoltà che soprattutto nelle periferie premono.

Faccio soltanto una supplica, che non si parli soltanto di *green economy* intesa come riqualificazione energetica, ma c'è anche tutto un mondo di riqualificazione idrica. C'è un nuovo modo di costruire le case che riguarda l'utilizzo di acque grigie. Ogni volta che si parla di nuovo modello edilizio, però, questo non viene mai citato.

Quando poi avremo l'elenco di opere, potremo anche formulare le domande precise. Ad esempio se ci sarà il completamento dell'alta velocità tra Tortona e Piacenza, come verrà fatto il Terzo valico, come verrà fatta l'alta velocità Torino-Lione. Sono casi che da piemontese porto alla sua attenzione, ma che non riguardano solo il Piemonte, riguardano l'Italia, perché se l'Italia non finisse alle Alpi e andasse al di là, probabilmente riusciremmo ad avere più attrattività proprio per quelle merci che preferiscono Rotterdam a Genova. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, deputata Fregolent. Deputato Gariglio.

DAVIDE GARIGLIO. Grazie, presidente. Grazie, Ministra. Abbiamo apprezzato il riferimento che lei ha fatto all'alta velocità e alla necessità di collegare tutto il Paese. Noi vogliamo sottolineare che tutto il Paese deve essere collegato con l'alta velocità. L'alta velocità significa anche alta capacità per il trasporto merci, collegamenti importanti specie lungo l'asse occidentale con la Francia. Le faccio notare che ad oggi è necessario completare il progetto della Torino-Lione, consentendo che quest'opera non finisca in mezzo a una valle, ma si riconnetta a Torino e alla rete infrastrutturale nazionale.

Quindi su questo bisogna assolutamente superare le resistenze ideologiche e procedere celermente. Non ha parlato o mi è sfuggito il riferimento al settore aeroportuale. Si immagina che l'orientamento del Governo all'inizio sarà quello di destinare i finanziamenti del *Recovery Fund* alle attività che possono avere un maggiore impatto sul PIL. Noi sappiamo che il settore aereo, quindi anche tutte le infrastrutture destinate al trasporto aereo, sono fondamentali per la ripresa economica e anche per il settore turistico. Volevamo chiedere se e quali priorità vorrà dare a tutto il trasporto aereo, quindi al sostegno degli operatori e delle infrastrutture aeroportuali e quali interventi vorrà fare anche coinvolgendo l'ENAC (Ente nazionale per l'aviazione civile) in questa vicenda. Da ultimo ha parlato di porti e di *cold ironing*. Abbiamo affrontato ieri con i vertici designandi dell'ART (Autorità di regolazione dei trasporti) anche la necessità non solo di investire nelle infrastrutture, ma far sì che le infrastrutture siano utilizzate. Lei sa, signora Ministra, che le infrastrutture del settore portuale spesso sono realizzate ma non utilizzate, perché i concessionari si comportano come se fossero dei beni in affitto e non si impegnano nel realizzare i piani. Quindi, oltre che investimenti nelle infrastrutture, noi le chiediamo di intervenire sulla normazione, perché è inaccettabile che un'infrastruttura finanziata dallo Stato poi venga utilizzata come un bene

privato o non venga utilizzata, se questo è funzionale agli interessi di qualche concessionario. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, deputato Garioglio. Deputato Zolezzi.

ALBERTO ZOLEZZI. Grazie, Ministra. Grazie, presidente.

Io vi invito a valutare prima di tutto il divario infrastrutturale fra nord e sud Italia. Per cui invito all'ammodernamento delle opere esistenti e ad investimenti per alcune nuove utili infrastrutture non solo per i trasporti, ma anche per quanto riguarda dighe e bacini idrici.

Esiste poi un divario e un *gap* anche fra Est e Ovest, vedi Tirreno e Adriatico, regioni come Marche e Lazio che sono scarsamente collegate.

Poi ricordo il dato ambientale delle emissioni. Secondo l'Agenzia europea dell'ambiente sono 150 grammi di anidride carbonica per chilometro se ci si sposta in auto e 30 grammi, cinque volte meno, per il treno. Per cui, visto che abbiamo anche questo dato delle infrazioni europee, provare a valutare nelle aree più inquinate, urbane — penso anche alla pianura padana — di potenziare la rete ferroviaria. Penso a una cispadana ferroviaria con raddoppio dei binari e dell'elettrificazione da Parma, Guastalla, Suzzara e Rovigo, un TiBre ferroviario dal Brennero a Verona a Mantova, intermodalità fluviale, poi treni, binari doppi fino a Parma e La Spezia, ai ponti sul Po che devono passare al più presto ad ANAS — deve essere almeno raddoppiato il fondo di 250 milioni per manutenzione e ricostruzione — ponte della Becca di Pavia, Casalmaggiore e Viadana, San Benedetto, Ostiglia e quant'altro.

Penso al potenziamento delle metropolitane nell'area milanese, di Torino e ladove ci sono metropolitane. È inutile, per esempio, pensare a determinate autostrade; anche se sono di competenza regionale, la invito ad adoperarsi affinché autostrade come la Mantova-Cremona, desiderata da chi vuole interrarci scorie cremonesi di acciaieria, sia bloccata o sarebbe una sorta di auto discarica; autostrade come la Ci-

spadana, anche qui conosco bene la competenza regionale. Però se si vuole adoperare per dare servizi, qualità dell'aria e qualità di spostamento di merci e persone, bisogna cercare di intervenire anche su questo, anche perché il particolare aiuta il coronavirus.

Poi c'è da tener conto che la legge obiettivo nel 2001 intendeva ingorgare in particolare il Nord di opere inutili che incrementavano l'inquinamento e oltretutto queste opere costavano tre volte tanto quello a cui ho accennato io. Per cui si libererebbero risorse per opere al Centro e al Sud Italia, velocizzando anche al Nord le opere urgenti per adeguarsi a *standard* ambientali che portino qualità di vita e distanza sociale maggiore ai pendolari.

In ultimo ricordo il fondo per il sostegno agli affitti. Anche questo mi risulta piuttosto carente. Grazie.

PRESIDENTE. Si è iscritta a parlare la deputata Mazzetti.

ERICA MAZZETTI. Grazie Ministra per la sua presenza e per la sua relazione che è fondamentale, visto che da tempo si parla di questi fondi europei e ad oggi di concreto in Parlamento non abbiamo visto nulla, mentre crediamo che sia fondamentale un lavoro che parta proprio dalle Commissioni in Parlamento, perché tutti noi possiamo dare un contributo fondamentale rispetto a questa grossa risorsa che abbiamo l'opportunità di avere tramite l'Europa per l'Italia.

I temi che lei ha rappresentato sono tutti bellissimi.

Sono tanti, anche se ancora manca tanto, però sono tutti temi dove manca secondo noi un vero e proprio piano di investimenti e mi concentro su alcuni temi fondamentali. Intanto, prima di parlare di tutti questi bellissimi piani, di queste bellissime intenzioni, volevamo sapere quali sono i criteri di condivisione con i territori, che sono fondamentali per le priorità che si dovranno indicare, cioè con la Conferenza Stato-regioni, con i sindaci, con i presidenti delle regioni. Questo non è chiaro. Invece credo che per partire questo sia necessario

e fondamentale. Ci sono altre cose fondamentali che qui vengono solo accennate, perché lei ha fatto tanti accenni su cui poi andrà trovata una sintesi e soprattutto gli investimenti dovranno essere tali da coprire tutto il territorio che va dal Nord al Sud comprese le isole.

I temi fondamentali sono quelli come il piano infrastrutturale per le ferrovie. Va benissimo l'alta velocità, che deve essere ampliata anche al Sud, però è anche tutto quello che è all'interno dei territori, perché c'è una grande rete ferroviaria, soprattutto periferica, che manca di qualità energetica, che ha soltanto un binario e rispetto alla quale ad oggi è impossibile procedere ai collegamenti. Questo è fondamentale. Tutto quello che è per le strade. Non ci avete ancora chiarito bene cosa ne sarà delle concessioni autostradali. Anche questo non è chiaro. Soprattutto tutte quelle strade periferiche che sono sempre a carico delle province, benché le province di fatto non esistano più, che fine faranno, perché il territorio nostro è fatto di questo. Questo è un tema che dovrebbe essere specificato meglio.

Avete parlato tanto di *green economy*, però se non si parte da un tema fondamentale, credo che non possa essere attuata. Mi riferisco a tutto quello che è l'impiantistica e lo smaltimento dei rifiuti, che per molta parte è un tema regionale, però andrebbe semplificata di molto la normativa nazionale e andrebbero date delle linee semplici, affinché poi ogni regione italiana dalla prima all'ultima sia autonoma in questo smaltimento. Per fare questo ci vogliono impianti che sono sempre più critici nella realizzazione. Per cui questo è fondamentale.

Altro intervento fondamentale, che riguarda un tema che sollevo sempre, è tutto il campo dell'edilizia urbanistica. È stato istituito l'*ecobonus* al 110 per cento con tantissime lacune, che non parte e su cui ci sono dei problemi grossi, però, detto questo, che è una cosa positiva ancorché da correggere, ci sono le cose più pratiche. Quando arriviamo a fare le ristrutturazioni grosse e importanti, ci sono sempre beghe di semplificazione ma anche di costi ecces-

sivi. Faccio una proposta che ho già fatto in precedenza: in primo luogo, per tutti gli interventi che ad oggi sono permessi, di trasformarli tutti in SCIA con controlli successivi, non anteriori come succede ora. Soprattutto, per questi fondi europei, dobbiamo fare il trasferimento di soldi dallo Stato alle regioni, affinché almeno per i due anni che si iniziano lavori non vengano pagati oneri di urbanizzazione, perché questo è un costo eccessivo che non va bene.

I temi sono tanti e poi completerà il quadro il mio collega Mulè su questo, però prima di tutto va fatta chiarezza su come devono essere trasferiti questi soldi e soprattutto quali sono le priorità che devono venire necessariamente dai territori.

PRESIDENTE. Grazie. Ha chiesto di intervenire l'onorevole Rotelli.

MAURO ROTELLI. Grazie, presidente. Ministra, buon pomeriggio. Io qui ho un elenco di tante opere e interventi. I vari interventi che si stanno facendo ora in Commissione vanno in questa direzione, sollecitando una o più iniziative che il Governo, attraverso questi fondi che naturalmente non ritorneranno mai più, se non questa volta, potrebbe mettere in piedi.

Io penso che invece ci dovremmo preoccupare rispetto a come verranno gestite queste risorse. Vale a dire che oltre a individuare quelli che sono gli *asset* strategici — e lei ce li ha anche elencati — poi realmente dal punto di vista pratico gli interventi come atterreranno sul territorio? Da chi verranno impostate le azioni?

Perché le chiedo questo? Perché con lei abbiamo già avuto più di un confronto rispetto ad alcune iniziative che in questo momento sono in piedi, ma che non vedono concretizzazione o che pure vedono dei rallentamenti, proprio perché il soggetto attuatore magari si rivela non in grado di poter portare fino in fondo quella che è l'attività. Abbiamo parlato in Commissione Trasporti più di una volta di tutta la questione collegata alla rete unica, alla banda, alla questione di Enel, Open Fiber, Cassa depositi e prestiti (CDP). Anche se non la riguarda direttamente, Ministra, le rac-

conto un po'. Quello è proprio un esempio di come ci siano delle risorse stanziare importanti e non si vede l'arrivo, lo striscione di fine corsa, di un'iniziativa che è nell'elenco di una di queste priorità che lei poco fa ci ha fatto e che pure è in piedi e che potrebbe essere concretizzata.

Secondo, e questo la riguarda sicuramente direttamente. Ci siamo sentiti almeno prima della pausa estiva. Non mi ricordo esattamente qual è stata la data dell'ultima audizione che abbiamo svolto in Commissione Trasporti e lei naturalmente ci ha accennato, per quanto riguarda il decreto-legge « semplificazioni », della nomina dei famosi commissari con i poteri simili a quelli del Commissario per la ricostruzione del Ponte di Genova. Lei ha assicurato che noi entro settembre avremmo avuto l'elenco delle opere con vicino i commissari. Ministra, siamo al 23, quindi ormai ci siamo e tutto questo è importante per riuscire a capire se oltre a queste risorse poi c'è non soltanto la volontà, ma la capacità di chiudere il percorso di programmazione, di progettazione e quindi poi di realizzazione dell'opera stessa e dell'infrastruttura. Vorrei da questo punto di vista dei chiarimenti da parte sua, magari anche su alcune delle cose di cui le ho parlato compreso, alla fine del mese di settembre, la nomina dei commissari stessi.

PRESIDENTE. Grazie. Ha chiesto d'intervenire l'onorevole Benvenuto.

ALESSANDRO MANUEL BENVENUTO. Grazie, presidente. Un saluto anche alla presidente Paita. Ministra, lei ha raccontato tantissime cose in questo suo intervento, ma possiamo dire che devo ringraziare la maggioranza se mi permettono di entrare nel merito, perché la maggioranza ha fatto interventi nel merito, entrando su questioni pratiche su cui oggi le amministrazioni regionali e gli enti locali si trovano a discutere costantemente.

Io parto dalla prima domanda e le chiedo se in relazione alle risorse del *Recovery Fund* sarà possibile un nuovo intervento sul codice degli appalti per poter semplificare e rendere più rapido l'utilizzo di que-

ste risorse. Questa è chiaramente una domanda secondo me molto importante, perché si rischia poi di rimanere di fatto al palo, mentre poter intervenire nuovamente sul codice degli appalti e semplificare, dopo il decreto-legge « sblocca cantieri » e dopo l'ultimo decreto-legge « semplificazioni », credo che sia la risposta giusta.

Entro nel merito, facendo un'altra serie di domande. Mi permetta una domanda che non è una provocazione, ma a cui tengo particolarmente. Con le risorse del *Recovery Fund* sarà possibile compiere e quindi magari riuscire anche a portare avanti alcuni punti del programma del Movimento 5 Stelle, ovvero la gestione del Piano idrico, visto che in questo momento di fatto è fermo, e il Movimento 5 Stelle so che tiene molto a questa tematica, facendo sì che si possa creare innovazione e soprattutto si possa proseguire su tutto il tema di invasi, acquedotti e dighe che in questo momento non solo è fermo, ma sullo stanziamento di un anno fa mi sembra che adesso ci siano problemi con l'ARERA e con i consorzi locali e di fatto non si riesce ad andare avanti?

Un'altra domanda è sul tema delle autostrade, nel senso che sul tema famoso Atlantia, anche in questo caso mi chiedo se con le risorse del *Recovery Fund* ci potrà essere spazio non dico per una razionalizzazione, ma per degli interventi concreti che possano andare in questa direzione.

Faccio le domande che magari per il Movimento 5 Stelle possono essere scomode. Entrando invece sul tema della mia regione, questo esce un pochetto dalla tematica di oggi, ma non crede che sia utile un commissario per la gestione della TAV? Perché in questo momento noi continuiamo a richiederlo. Il mio gruppo politico l'ha richiesto più volte, ma non c'è stato nessun tipo di risposta.

Non ho sentito nulla sul tema terremoto. Non ho sentito nulla sul tema della rigenerazione urbana, perché sono stati fatti discorsi che vanno vicini a queste tematiche, ma di fatto non c'è nessun tema che viene toccato.

In ultimo, visto che l'onorevole Rotelli ha toccato tematiche locali legate anche

alle autostrade, io vorrei sapere la situazione dell'autostrada Roma-Latina, dato che il termine per il vincolo di pubblica utilità è in scadenza e della Pedemontana lombarda, i cui relativi vincoli di pubblica utilità sono ampiamente scaduti e il MIT latita sul monitoraggio dei suddetti termini. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Ora ha chiesto di intervenire l'onorevole Gagliardi.

MANUELA GAGLIARDI. Grazie, presidente. Signora Ministra, condivido appieno la conclusione della sua relazione, cioè il *Recovery Fund* è indubbiamente un'opportunità unica e straordinaria. Temo però che, visto che in questi mesi, da quando lei ha assunto il Ministero delle infrastrutture, ci ha abituato solo ad annunci, questo rischi di rimanere solo l'ennesimo annuncio.

È da marzo che attendiamo la lista delle opere che devono essere sbloccate. È da marzo che questa lista fantomatica gira tra il suo Ministero e la Presidenza del Consiglio. Adesso da ultima notizia di stampa sarebbe stata consegnata al *premier* il 19 settembre, però in realtà poi questa fantomatica lista non arriva da nessuna parte.

Sulle concessioni autostradali *idem*, siamo completamente bloccati. Non abbiamo nessuna notizia sull'evolversi della situazione. Le concessioni verranno revocate? Verrà rivista la concessione?

Alitalia: fermi, bloccati, nessuna notizia, altra pratica impantanata e io potrei andare avanti ancora a lungo.

Allora le chiedo dati, perlomeno in questa occasione, visto che ha una grande opportunità, perché lei nella sua relazione, forse non dando tanto peso a quello che stava leggendo, ha detto che i dati economici del nostro Paese sono i peggiori di tutta Europa. Io vi ricordo che state governando questo Paese già da un po'. Quindi se questi dati sono così tanto drammatici e negativi, forse qualche responsabilità l'avete. Dato per assodato che i dati economici sono molto negativi e che probabilmente le infrastrutture potrebbero far parte di quel rilancio dell'economia di cui il

nostro Paese ha bisogno, vediamo di sfruttare adeguatamente queste risorse e questi fondi che arriveranno, ma non lo facciamo solo attraverso annunci o attraverso chiacchiere. Facciamolo nei fatti, perché noi aspettiamo le infrastrutture. Aspettiamo che vengano sbloccate. Aspettiamo che vengano nominati i commissari. Aspettiamo, aspettiamo, aspettiamo, ma le risposte non arrivano. La Gronda è sempre ferma. Della Pontremolese non abbiamo notizie. È inutile parlare di *green port* e parlare di ultimo miglio dei porti e delle infrastrutture sostenibili, quando non realizziamo ferrovie. Continuiamo a ricevere nessuna risposta, solo chiacchiere. Allora io insisto. Mi metterò totalmente a disposizione del Governo per ogni iniziativa della maggioranza che sarà necessaria per portare un piccolo risultato positivo finalmente in tema di infrastrutture, perché sono tre anni che non vediamo un'infrastruttura partire. Grazie.

PRESIDENTE. Si è concluso così il primo giro di interventi per gruppo. Ci sono ancora tempi disponibili, ma prima ha chiesto di intervenire la presidente Paita.

RAFFAELLA PAITA. Utilizzo l'occasione della presenza della Ministra per chiarire, dal punto di vista del mio gruppo, qual è la nostra opinione dopo l'intervento fatto da Silvia Fregolent, che ha già chiarito tutta una serie di questioni.

Siamo molto d'accordo sull'impostazione del documento. Mi pare che ci siano tutti i contenuti centrali. Il tema che ci poniamo come Commissioni secondo me è anche il metodo di lavoro che ci vogliamo dare, perché poi essere d'accordo su questi principi generali non necessariamente risolve la necessità di essere puntuali. Io mi sono convinta — magari sbagliando, però provo a mettervi a parte del mio ragionamento — che noi dobbiamo partire dal decreto-legge «semplificazioni» e cioè da quell'elenco di opere a cui anche ora si riferiva l'onorevole Gagliardi, nel suo caso polemicamente, ma che comunque lo schema da cui partire anch'io penso sia quello, perché dentro quell'elenco di opere che era stato individuato e che magari può

essere arricchito di altre esigenze c'è già un contenuto di semplificazione. Quindi c'è la garanzia di arrivare alle tempistiche alle quali ci richiamava la Ministra, cioè il 2023 per gli impegni e il 2026 per la rendicontazione.

Ci sono opere che obiettivamente sono state considerate, almeno nel lavoro del Governo, come fondamentali per la ripartenza del Paese. Mi spiace usare termini troppo pragmatici, ma credo che noi dovremmo, come Commissioni, fare un lavoro di elenchi, di priorità, perché questo lavoro forse non da voli pindarici, ci consentirebbe di avere la possibilità di identificare delle priorità strategiche. Siccome il Governo ha lavorato bene, perché ha fatto anche un grosso sforzo sul tema semplificazioni e ci ha dotato almeno di due canali attraverso cui poter accelerare le opere — l'articolo sul tema delle stazioni appaltanti e l'articolo sui commissari — se dentro queste priorità generali ci diamo degli obiettivi praticabili, molto pragmatici, secondo me possiamo essere anche in grado di declinare in tempi rapidi che cosa significa per queste Commissioni, per la parte infrastrutturale, il *Recovery*.

PRESIDENTE. Grazie presidente Paita. Io ricorderei i tempi per il secondo giro rimasti a disposizione dei gruppi. Infatti c'è chi se li è divisi in tre addirittura e mi riferisco al Movimento 5 Stelle e PD. Al Movimento 5 Stelle rimangono tre minuti e mezzo, tre minuti alla Lega, a Forza Italia due, al PD quattro, al Misto ancora uno, a Fratelli d'Italia due e Italia Viva li ha già esauriti. Ha chiesto di intervenire l'onorevole Ficara del Movimento 5 Stelle.

PAOLO FICARA. Grazie presidente. Grazie Ministra per l'intervento e per le informazioni che ci ha dato su quelli che saranno i macro temi per l'utilizzo delle risorse del *Recovery*, perché sulle sei missioni, quattro sono di competenza del suo Ministero e quindi è una parte sicuramente importante.

Sicuramente la parte che più ci interessa, come competenza di queste Commissioni, è quella relativa al miglioramento

delle infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie *in primis*, su cui ha fatto già tutta una serie di ampi cenni e ovviamente ci soffermiamo sull'importanza che è quella del recupero anche infrastrutturale del divario con le regioni del Meridione. Ha fatto riferimento infatti alla perequazione infrastrutturale. Aggiungo anche l'attenzione al discorso della continuità territoriale con le due isole maggiori, anche perché è sempre utile ricordarlo. Se facciamo crescere il Mezzogiorno, facciamo crescere il Paese intero. Pensiamo sempre a quello che avvenne in Germania nel periodo post-unificazione.

Vorrei sottolinearle anche magari la possibilità e l'importanza, nel momento in cui verranno allocate queste risorse, di rivolgere grande attenzione a quello che sarà anche lo stanziamento per le opere di manutenzione ordinaria dell'esistente. Ha già fatto riferimento alle risorse stanziare e abbiamo fatto già questo lavoro dalla scorsa legge di bilancio anche nel cosiddetto decreto-legge « agosto » per la manutenzione di ponti e viadotti. Su questo dobbiamo continuare, perché su tanti territori non si fa veramente manutenzione da decenni e lo sappiamo bene e questo ci può permettere sicuramente di aprire e di far lavorare migliaia e migliaia di aziende su tutto il territorio nazionale. È anche un po' il principio ispiratore della misura del super *bonus* del 110 per cento.

Ha fatto riferimento al discorso dell'intermodalità e delle integrazioni tra le varie reti di trasporto e qui voglio sottolineare l'importanza di guardare al miglioramento di quelli che sono i nostri porti e i nostri retroporti, non soltanto i porti italiani come porta d'ingresso delle merci in Europa, che può valere per i porti del centro e nord Italia, ma per quanto riguarda i porti del Mezzogiorno, guardiamoli in un'ottica invece di competizione con quelli che sono i porti del resto del Mediterraneo, perché con quelli devono andare a competere i nostri porti del Mezzogiorno.

Facciamo attenzione a quelle che sono state le criticità che negli anni abbiamo visto esserci state nella spesa delle risorse europee e dei vari cicli e quindi cerchiamo,

adesso soprattutto che i tempi sono stretti, di intervenire su quello. Qui le faccio una domanda e una richiesta allo stesso tempo. Ha fatto riferimento nel suo intervento al fatto che le risorse dovranno essere allocate su progetti che siano impegnati giuridicamente entro il 2023. Visto che siamo ormai alla vigilia del 2021 e che livello progettuale dovranno avere questi interventi per poter poi avere un vincolo così breve e così vicino, la richiesta che le faccio è anche di farsi carico con gli altri Ministeri e di guardare anche a quella che è la criticità che sta veramente per esplodere negli enti soprattutto locali come regioni, comuni e province riguardo alle risorse umane, perché abbiamo un grosso problema dal punto di vista della qualifica e anche del numero stesso, dovuto agli anni e dovuto a tante scelte sbagliate in questo periodo. Quindi rischiamo di avere le risorse ma non di avere il personale adeguato nelle nostre pubbliche amministrazioni per poterle utilizzare in tempo e sappiamo che questo è uno degli obiettivi di queste risorse del *Recovery Fund*. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. L'onorevole Pezzopane ha chiesto di intervenire.

STEFANIA PEZZOPANE. Grazie presidente. Saluto entrambe le presidenti e la Ministra che ci ha introdotto al tema. Il respiro di un piano come questo deve essere il respiro di un grande piano di ricostruzione e di ripartenza. A volte in queste sale protette dall'esterno dimentichiamo quello che sta succedendo nel Paese, la gravità e credo che per rispondere a quella gravità dobbiamo vivere questa fase come una fase di grandissimo rilievo e importanza, una fase storica. Le parole della Ministra vanno in questa direzione e io le accolgo favorevolmente, così come ritengo giusto il riferimento alla necessità di andare sul concreto e questo sarà il nostro compito, così come lo sarà delle regioni e degli enti locali chiamati a confrontarsi col Governo.

Sulle materie specifiche che la Ministra ha toccato io voglio, in ausilio a quanto già detto dal collega Gariglio, sottolineare al-

cune cose. Va benissimo l'obiettivo di un'ora dall'alta velocità. È una missione quasi impossibile o è una missione credibile? Io credo che possa essere una missione credibile, ma per fare questo dobbiamo recuperare almeno due *gap* enormi, quello del Sud — e quindi mettere in condizione i territori di raggiungere questo obiettivo — e quello delle aree interne. Solo guardando a queste due emergenze, si potrà raggiungere questo obiettivo.

L'altra questione che citava la Ministra con profondità e saggezza è la questione degli investimenti pubblici e privati. Credo che noi ci dobbiamo soffermare su questo e coadiuvare questa impresa degli investimenti, non solo con la semplificazione su cui si sono fatti passi avanti, ma con il fornire l'apparato pubblico di un personale di alta specialità e formazione, perché spesso le procedure si incancreniscono non per una questione in sé, ma per una questione di poca produttività e impreparazione dell'approccio degli uffici pubblici. Lo constatato purtroppo tutti i giorni.

Aggiungerei alle questioni che sono state dette la necessità di integrare le missioni. La missione importante delle infrastrutture per la mobilità non può che corrispondere alla rivoluzione verde e alla transizione ecologica. Se noi continuiamo a pensare alle infrastrutture senza riferirci alla necessità della transizione ecologica, probabilmente ci scontreremo contro un muro e contro la lentezza della praticabilità delle missioni che ci siamo dati.

L'ultima riflessione è il sisma. Io credo che in questo strategico piano debbano trovare spazio adeguato delle misure per potenziare il tema della prevenzione.

Il super *bonus* deve diventare una misura costante per raggiungere l'obiettivo di una messa in sicurezza del Paese e di una messa a regime del risparmio ecologico ed energetico, ma, accanto al super *bonus* temporalmente esteso, dobbiamo prevedere delle misure in quelle aree che hanno subito il sisma per un vero rilancio, perché la pandemia ha prodotto un rallentamento e un ulteriore ritardo di questi territori. Ringrazio per l'ascolto.

PRESIDENTE. Grazie. Ha chiesto di intervenire l'onorevole Mulè.

GIORGIO MULÈ. Grazie, presidente. Signora Ministra, io preliminarmente voglio dirle che non vivo alcun imbarazzo nel condividere riflessioni che sono state fatte da colleghi che siedono nei banchi della maggioranza e autorevolmente anche dalla Presidente Paita, perché evidentemente l'imbarazzo non può essere mio, ma dovrebbe essere suo, perché se convergiamo nell'idea che discende non da una posizione politica ma da una rappresentazione dei fatti come lei ha fatto, noi oggi siamo ancora a discutere — come se fossimo all'Aspen o all'Ambrosetti — di una cornice. Ci troviamo al 23 settembre e non abbiamo ancora le priorità, che non sono le sedi di cui lei ha parlato. Per cui al momento noi non siamo in grado di dare alcun giudizio, perché in concreto non abbiamo saputo nulla sull'utilizzo delle risorse.

Lei parla di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria. Io da deputato eletto in Liguria le chiedo se il raddoppio del binario unico Finale-Andora rientri in questo ammodernamento. Da siciliano di anagrafe le chiedo se sul ponte dello Stretto ha da dirci qualcosa. Da umbro di residenza le chiedo se sulla Tre Valli, la strada che deve collegare il Tirreno all'Adriatico, ci può dire qualcosa, perché sono 209 miliardi, ma le opere di cui si parla già nelle bozze sono quattro-cinque volte superiori.

Quali sono allora gli accenti? Quali sono le priorità? Da dove partiamo? Partiamo dall'uniformare la velocità dei treni a 180 chilometri orari, per cui sulla Palermo-Catania li portiamo a 160 chilometri orari, oppure partiamo dai collegamenti che devono portare da Milano o da Genova a Rotterdam le nostre merci?

Può essere mai che in questa bozza nei progetti lei non menziona mai gli aeroporti? Prima del Covid era un settore che valeva il 3,6 per cento del PIL, cioè parente di 60 e passa miliardi. Il 40 per cento dei turisti pre-Covid arrivavano in aereo. È possibile mai che non ci sia un accenno neanche su questo?

Il metodo e il merito: il metodo non c'è, perché ancora siamo qui senza una pro-

posta operativa che ci dica nel metodo come ci vogliamo confrontare sulla base di quali priorità. Nel merito io sono in una stanza al buio senza luce. La prego davvero nell'interesse degli italiani — perché non c'è maggioranza e opposizione, perché convergono, guardi un po', le riflessioni — dateci un metodo ed entriamo nel merito. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. L'onorevole Foti ha chiesto di intervenire.

TOMMASO FOTI. Grazie presidente. Io penso che si debbano dire alcune cose, innanzitutto che in tutto il settore anche dei trasporti vi sarà un impatto notevole per quanto è successo con l'emergenza sanitaria, perché al di là del suo superamento, rimangono alcune situazioni. Ne faccio una come esempio: lo *smart working* in molti settori rimarrà comunque una pratica nuova, che fatalmente determinerà, ad esempio nelle grandi città, un utilizzo minore di alcuni mezzi di trasporto pubblico, proprio perché la gente lavorerà da casa. Quindi se vogliamo guardare al futuro, dobbiamo guardare anche realisticamente a ciò che abbiamo davanti.

Dopodiché, Ministra, il problema non è quanti soldi avremo a disposizione o meno. Questo è un programma che, se l'Unione europea ci mette a disposizione, non può vederci fallire, perché i termini non sono i termini all'italiana. Saranno termini entro i quali si deve concretizzare ciò che abitualmente siamo avvezzi a mettere in programmi faraonici di dieci, dodici, quindici anni che ogni tanto si rispolverano.

Proprio sotto questo profilo io ho letto le idee su «Italia veloce». Sono tanti interventi, 130, circa 200 miliardi teorizzati di euro di investimenti, ma se noi dobbiamo al 2023 avere degli atti giuridicamente impegnativi e nel 2026 dobbiamo preoccuparci delle rendicontazioni, allora noi non possiamo avere un libro indeterminato di opere o tante buone idee. Dobbiamo fare delle scelte di campo, anche tenuto presente della reale situazione in cui versano ad esempio le progettazioni di alcune opere, perché al di là del decreto «semplificazioni», che secondo me è di-

ventato in alcuni aspetti un decreto « complicazioni », noi non possiamo pensare di delegare un investimento di questo tipo a misure di legge ordinarie quali quelle che abbiamo oggi in vigore.

O noi attuiamo un piano straordinario — e si va in deroga a tutta una serie di procedure- o diversamente noi continueremo a ripetere sistematicamente le stesse cose, salvo poi registrare sistematicamente gli stessi fallimenti. È sotto questo profilo che io mi permetto di chiederle, al di là della genericità della relazione, e al di là di averci spiegato cose che sono interessanti, ma che avevamo letto, in realtà il suo Ministero come intende rapportarsi rispetto a tempi e metodi per raggiungere gli obiettivi e che spazi ha il Parlamento in questa fase di relazione per poter positivamente incidere in questo percorso. Il resto è interessante, ma è filosofia.

PRESIDENTE. Grazie onorevole Foti. Ha chiesto di intervenire l'onorevole Furgiuele.

DOMENICO FURGIUELE. Grazie presidente. Saluto anche la presidente Paita, di cui ho apprezzato la propensione pragmatica. Ovviamente saluto e ringrazio la Ministra. La ringrazio per la sua relazione che è di carattere generale, non entra nel dettaglio. Lei ha parlato però di alta velocità che è un argomento stringente di attualità in questo momento, soprattutto per me che vengo dalla Calabria e che, come il resto della delegazione parlamentare calabrese, soltanto la settimana scorsa sono stato raggiunto da una lettera di Federalberghi che lamentava con toni molto esasperati il prolungamento della tempistica di percorrenza del Freccia Rossa per esempio della tratta che va da Reggio Calabria a Roma.

È un aumento di tempistiche insostenibile che non consente lo sviluppo di quel territorio per quanto riguarda il turismo e l'economia in generale. L'argomento dovrebbe essere di carattere generale, ma io non posso esimermi dal fare qualche domanda nello specifico. Nell'individuazione delle priorità cosa si pensa di fare per il Mezzogiorno e per la Calabria in partico-

lare? Ci sono progetti strategici che possono concludersi entro il 2026, considerato anche quello che ha detto il collega Foti che mi ha preceduto, cioè che ci sono queste tempistiche molto stringenti e se ci sono quali sono? Inoltre per quanto riguarda la strada statale 106 che ricade in Calabria sulla costa jonica, le chiedo se si prevede qualche altro tipo di progetto al di sotto di Crotone e se è previsto anche un commissario sulla realizzazione di quella struttura. Per quanto riguarda la tempistica, siccome ci sono questi termini ben specifici per portare a termine le opere, ricordo che, del primo lotto della 106, 35 chilometri sono stati realizzati in sette anni. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Hanno chiesto di intervenire anche l'onorevole De Lorenzis e l'onorevole Bruno Bossio, cui concedo un minuto, avendo esaurito il tempo dei rispettivi gruppi.

DIEGO DE LORENZIS. Ringrazio la presidenza. Proverò a essere sintetico. Intanto ringrazio la Ministra per l'intervento così completo e anche per l'accento che ha fatto sulla mobilità sostenibile e alternativa. Chiederei a questo punto alla Ministra se questo è anche un impegno a non incentivare più dal punto di vista economico le auto *diesel* già dalla prossima legge di bilancio, come invece è avvenuto fino al 31 dicembre.

Per quanto riguarda invece i temi più espliciti della sua relazione, parto dal potenziamento degli invasi delle dighe. Mi risulta che molti invasi del Sud Italia, ma probabilmente la situazione è estesa a tutta l'Italia, vengono tenuti a una capacità ridotta di riempimento a causa della vetustà di queste infrastrutture e a causa del fatto che sia il Ministero ma probabilmente anche i tecnici esterni non si prendono la responsabilità, come succede per i viadotti, di firmare la consistenza di queste infrastrutture.

Poi c'era una proposta del Ministro Franceschini sull'alta velocità adriatica. Volevo capire se questo rientra in questa progettazione e come questo si sposi con il fatto che, per esempio in Calabria e in altre

zone, si parla da anni di questi tipi di infrastrutture e non si realizzano.

Ancora vorrei sapere se verranno incluse nella progettazione e nella pianificazione che state immaginando le ferrovie regionali in termini di elettrificazione e il raddoppio, pur non essendo di competenza statale.

Lei ha parlato anche del rinnovo della flotta bus per il trasporto pubblico regionale e locale. Mi chiedo se anche qui possiamo dire che il finanziamento di Euro 6 o *diesel* viene escluso e si finanzieranno delle modalità di alimentazione alternativa.

L'ultima domanda, visto che alcuni colleghi hanno parlato della revisione del codice degli appalti; le chiedo se non sia forse più opportuno, piuttosto che andare in deroga, riorganizzare alcuni Ministeri, atteso che spesso la deliberazione della progettazione delle opere si blocca per organismi interni ai Ministeri, penso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLP), penso al Comitato di via, dove anche un commissario in realtà non può intervenire. Queste sono alcune riflessioni che mi sentivo di fare. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Ha chiesto di intervenire l'onorevole Bruno Bossio.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Grazie. Condivido l'intervento dei colleghi Gariglio e Pezzopane, ma condivido anche la richiesta del collega Furguele a proposito del Mezzogiorno, che ci vede uniti anche come intergruppo al di là delle posizioni, perché abbiamo questo *gap* infrastrutturale e dovremmo discutere una risoluzione.

La domanda che ci sorge spontanea, fermo restando che sono giorni in cui sentiamo parlare solo di *Recovery Fund*, cioè qualunque questione viene risolta con il *Recovery Fund*, ci chiediamo se finalmente il *gap* infrastrutturale del Mezzogiorno, considerata però la rendicontazione entro il 2026, potrà essere in qualche misura non dico risolto ma quanto meno affrontato. È un tema delicato che tra l'altro riguarda l'impegno sul 34 per cento delle risorse, per cui credo che comunque bisognerà trovare una soluzione e ci piacerebbe dividerla.

Poi mi unisco anche agli interventi di altri colleghi sulla questione aeroportuali, perché comunque in alcune realtà, come anche quelle del Mezzogiorno, gli aeroporti sono uno strumento rispetto al quale in questo momento dal punto di vista dei voli ci sono tantissimi problemi, però in prospettiva noi dobbiamo guardare al futuro e dobbiamo capire come intervenire.

PRESIDENTE. Grazie. Ultimo intervento, ha chiesto la parola l'onorevole Donina. Prego, un minuto anche per lei.

GIUSEPPE CESARE DONINA. Grazie presidente. Anch'io ringrazio la Ministra per l'audizione, però al di là di tutto ci troviamo qua oggi per fare una proposta concreta. Abbiamo un'opportunità come mai si era vissuta nel nostro Paese, secondo me. Abbiamo una miriade di risorse, di miliardi, da investire sul nostro territorio, al di là del dibattito che ormai è sotto l'occhio di tutti e al di là che si voglia tenere nascosta la *débâcle* sulle indicazioni delle opere prioritarie e sui commissari, che ormai ormai dura da mesi e sembra una partita a poker tutta all'interno del Governo, perché ognuno non vuol far vedere i propri nomi.

A noi sinceramente dei nomi e delle priorità ci interessa poco. Io vorrei ricollegarmi a quanto ha detto il collega Benvenuto prima, perché sul codice degli appalti quella odierna è la partita del secolo, cioè siamo in un Paese dove lei, Ministra, lo sa meglio di me e di tutti noi che per progettare un'opera ci vogliono sette anni. Se noi non facciamo questo passaggio generazionale che accade in tutto il mondo... non diciamo i Paesi del terzo mondo, però quelli molto sviluppati hanno un codice degli appalti molto più veloce del nostro. La partita vera sarà quella, riuscire a spendere tutte le risorse che arriveranno dall'Europa in tempi stretti e, me lo consentiranno anche i colleghi, in opere che servono veramente al Paese per rilanciare l'economia al di là, scusate il termine, della « marchettina » territoriale a destra o a manca.

Io auspico davvero che questa volta la Ministra abbia la capacità di fare degli

investimenti che guardino al Paese, al rilancio e soprattutto celeri, perché io ho capito che questo governo arriverà al 2023, però noi dobbiamo smetterla di guardare a tempi lunghissimi per le prospettive dei nostri lavori. Le opere strategiche nel nostro Paese servivano ieri.

PRESIDENTE. Grazie. Invito la Ministra De Micheli a replicare alle tante istanze emerse oggi.

PAOLA DE MICHELI, Ministra delle infrastrutture e dei trasporti. Intanto rispondo una volta per tutte a un'istanza che dipende solo parzialmente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che è quella sulla richiesta del personale che è emersa da più interventi dei colleghi deputati, rispetto alla quale noi e io in particolar modo aderiamo e non soltanto per la condizione degli uffici territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma perché è del tutto evidente che anche negli enti locali oltre che nelle direzioni che dipendono da amministrazioni nazionali c'è un tema di personale e c'è un tema molto evidente soprattutto di personale tecnico. Noi abbiamo assunto cento persone con il concorso di tre anni fa e le abbiamo mandate nelle motorizzazioni, ma il fabbisogno sia sulle motorizzazioni che sui provveditori nei territori è almeno cinque-sei volte superiore. Abbiamo chiesto nel concorso previsto dalla funzione pubblica di poter avere ingegneri, architetti e geometri. È ovvio che il rischio che corriamo e che noi condividiamo, ed è una discussione che dentro al Governo c'è, è di trovarci con un sottodimensionamento delle risorse umane rispetto alla progettualità alla quale noi dobbiamo dare seguito.

Invece non mi sottraggo ed entro nel merito delle domande che mi avete fatto. Io oggi qui non presento dei numeri. Non sono venuta per presentare numeri. Lo avevo detto alle presidenti che mi avevano convocato, perché i numeri e le cifre saranno presentati quando il Governo avrà definito il piano complessivo dei 209 miliardi.

Noi abbiamo fatto una proposta che ha dei numeri e che all'interno del Comitato

interministeriale per gli affari europei (CIAE) verrà discussa quando arriveremo a discutere le assegnazioni sulle missioni e le assegnazioni ai Ministeri.

Questo Parlamento però ha circa 480 pagine di prospettive infrastrutturali del Paese da consultare, se c'è interesse nel farlo, che è l'allegato al DEF, il Piano « Italia veloce », che ha 130 opere prioritarie, ma anche tutte le altre opere, gli strumenti di finanziamento, il livello di maturità progettuale. Quindi è del tutto evidente che il piano del *Recovery* non sarà un'altra cosa rispetto a quello che in questo Parlamento è stato mandato non più tardi del mese di luglio. Ci saranno anche delle novità, ma il corpaccone delle opere che verranno finanziate è quello, essendoci come priorità assoluta la maturità progettuale, visto che intelligentemente bisogna avere i cantieri aperti entro il 2023 e quindi non è che si può pensare che una cosa è una cosa che oggi la pensi e nel 2023 la fai, soprattutto se è una grande opera. Se devi fare un intervento minore magari sì, ma se è una grande opera è del tutto evidente che non è possibile.

Quindi noi abbiamo già un lavoro molto avanzato e molto articolato che il Ministero ha fatto in due tempi. Lo ha fatto a gennaio, perché era pronto il primo piano allegato al Piano nazionale di riforme, il primo allegato infrastrutturale. Dopo il Covid abbiamo rivisto alcune cose e il testo che abbiamo mandato al Parlamento è già rivisto alla luce del Covid. Poi nel piano del *Recovery* che abbiamo inviato al Ministero per gli affari europei ci sono anche delle novità e ci sono anche degli interventi che muovono su un fronte di innovazione ulteriore, che è un'innovazione mutuata dai criteri di finanziamento che l'Europa ci ha dato.

Il Piano infrastrutturale è finanziato con i soldi italiani, con i soldi del nostro bilancio, con i soldi pluriennali. Le fonti di finanziamento sono quelle che conoscete: le leggi di bilancio, il fondo infrastrutture annuale, il fondo investimenti annuale, i contratti di programma con ANAS e RFI. Di là c'è anche uno spazio maggiore di intervento e quindi nel Piano del *Recovery*

ci sarà anche qualche novità, però è del tutto evidente che numeri e opere sono già nelle disponibilità del Parlamento e anche dalla discussione che abbiamo fatto in altre sedi non parlamentari ho avuto modo di apprezzare che molti di voi colleghi si erano cimentati nel faticoso approfondimento di questo documento.

Sul tema della casa, noi non abbiamo finanziato nella legge di bilancio del 2020 un « Piano casa »; noi abbiamo finanziato un Piano di rinascita urbana, che prevede prioritariamente un investimento sull'edilizia residenziale pubblica, ma che prevede in cofinanziamento regionale o privato un intervento su pezzi di quartieri, dove noi ci mettiamo a rivedere l'assetto urbanistico. È la progettualità dei comuni con oltre 60.000 abitanti che faranno la domanda, che verranno valutati e per i quali poi ci sarà una graduatoria per i primi 850 milioni. Noi riteniamo che questo progetto stia dentro al Piano del *Recovery*. Dovrà essere un progetto integrato, un modello complessivo di abitare soprattutto nelle periferie delle città che hanno maggiore pressione abitativa, non solo legato alla residenza, ma anche legato alla qualità della vita e alla qualità urbanistica.

Tema aeroporti: premetto che sono concessionari privati esattamente come i concessionari autostradali, quindi questa è una premessa che deve essere chiara, perché i piani degli investimenti delle strutture aeroportuali sono piani di investimenti privati che sono figli del piano economico-finanziario che viene inviato periodicamente all'ENAC (Ente nazionale per l'aviazione civile). Detto questo, comunque dentro a due missioni, che sono quelle legate all'intermodalità e quindi alla costruzione e al finanziamento di una serie di infrastrutture che rendono meglio collegati in maniera intermodale gli aeroporti e nel *cluster* della digitalizzazione, sono previsti interventi anche sugli aeroporti. Quindi non si finanzia il rifacimento delle piste (adesso lo sto dicendo in termini esemplificativi), perché quelle sono attività che vengono sviluppate dai concessionari, ma si finanziano attività di supporto e di sviluppo, che ri-

entrano in queste due categorie finanziabili dal *Recovery*.

Per quel che riguarda invece il monitoraggio degli investimenti non utilizzati, mi faccio carico di fare una verifica di dove siano ubicati e quali siano le ragioni per le quali questi investimenti se sono stati finanziati, a maggior ragione con risorse pubbliche, non siano stati utilizzati.

Settore idrico e ferroviario: sul settore idrico noi abbiamo una progettualità che condividiamo con il Ministero dello sviluppo economico e con il Ministero dell'ambiente e noi abbiamo presentato il nostro Piano che è un piano che comunque ha a che fare con la sicurezza, perché è vero che abbiamo una serie di infrastrutture idriche sottoutilizzate in termini di capacità, ma gli interventi manutentivi hanno rallentato a tal punto che o si fa immediatamente l'intervento o altrimenti per questioni di sicurezza è necessario tenerle sottoutilizzate.

Sul fronte ferroviario, confermo che quella è in assoluto la priorità. È la priorità sul fronte alta velocità, ma è la priorità anche sul trasporto regionale. È la priorità anche sui mezzi di trasporto ferroviari, perché c'è anche tutto il tema del materiale rotabile. Sotto questo punto di vista riprendo una domanda che dice: « Tutto bloccato, tutto fermo, eccetera ». Io non voglio certamente farvi perdere tempo con un lunghissimo e noiosissimo elenco di opere che sono partite in questi ultimi tredici mesi, perché il vostro tempo certamente è molto prezioso, però ci sono 16 miliardi di risorse che sono stati messi a terra negli ultimi tredici mesi. Ce ne sono 11 di lavori e ce ne sono 5 trasferiti agli enti locali. È un lungo elenco consultabile peraltro sul sito. Io credo che in più ci saranno i Commissari e per una parte delle opere che sono state commissariate o comunque hanno già visto un'operazione di sblocco, sarà commissariata la seconda fase, la fase finale, la fase terminale.

Le opere che sono state finanziate sono stradali, ferroviarie, ma i 5 miliardi che sono stati riconosciuti agli enti locali tra regioni e province – perché il MIT non ha più, se non per il Fondo per la progetta-

zione, la delega a finanziare le opere dei comuni, noi arriviamo fino alle province e poi possiamo finanziare eventualmente la progettazione — sono risorse che gli enti locali potranno mettere a terra grazie al decreto « semplificazioni » in maniera molto più veloce.

Vi dico quali sono i titoli: per le strade provinciali 1,2 miliardi; poi ci sono i progetti delle città capoluogo di provincia e le Città metropolitane sul trasporto rapido di massa. Le ultime due assegnazioni sono state Genova e Firenze. Abbiamo un altro bando che si chiude fra pochi giorni per la seconda *tranche*. Erano risorse che potevano essere spese e noi le abbiamo spese nel giro di poco tempo. Ci sono le risorse a tutte le regioni per la sostituzione dei bus oltre a una serie di opere infrastrutturali per le quali o sono stati aperti i cantieri o sono stati sbloccati dei cantieri. Cito il nodo ferroviario di Genova che era fermo per un fallimento da quasi tre anni. Domani sarò a Serravalle a inaugurare una galleria del Terzo valico. Sono piccole grandi opere che hanno determinato in questi ultimi tredici mesi un risultato sul fronte degli appalti che incrocia le norme vigenti con la modifica del decreto « semplificazioni ».

Il CRESME (Centro ricerche economiche, sociologiche e di mercato) ci dice infatti che da gennaio a luglio gli appalti sono diminuiti solo del 4 per cento — nonostante i mesi di *lockdown* e tutte le proroghe che abbiamo fatto e che abbiamo messo in legge — e che nell'agosto del 2020 gli appalti sono cresciuti del 26 per cento a valore rispetto all'agosto del 2019. Sono dati che non ha prodotto il Ministero, ma che sono terzi.

La condivisione con i territori e le province è una condivisione che noi abbiamo già fatto sul metodo. Mi spiego meglio: quelle misure che vi ho citato prima, che abbiamo finanziato con i 5 miliardi, sono declinate con modalità di finanziamento che gli enti territoriali hanno apprezzato e quindi ci chiedono di andare avanti con quel modello e di non cambiare modello, anche perché sono già abituati a chiedere finanziamenti in quel modo lì e quindi

chiedono che vengano confermati, perché poi è la Città metropolitana, la provincia, la regione a determinare ed elaborare la tipologia di progetto in accordo con il Ministero, affiancando ed essendo affiancati dalla struttura tecnica di missione, ma il criterio rimarrà comunque lo stesso; questo lo dico proprio perché molti di voi hanno continuato a battere su questo chiodo e io sono d'accordissimo con voi.

Il criterio è la maturità progettuale, perché se tu non apri il cantiere entro il 2023, quei soldi li perdi e quindi vale per il Piano nazionale e vale per gli enti locali, Conferenza Stato-regioni, Presidenza UPI e Presidenza ANCI, che sanno perfettamente che queste sono le regole. Quindi da una parte la modalità di finanziamento è condivisa, dall'altra c'è una consapevolezza diffusa che arriveranno prima quelli che sono già avanti con la progettualità.

Questo si ricollega a quello che dicevate giustamente voi sul personale, perché si va più veloce se hai risorse umane numerose, molto competenti e molto motivate.

Il tema dei soggetti attuatori quindi diventa fondamentale e si ricollega a questo ragionamento. Se tu hai un soggetto attuatore efficiente può rispettare questi termini, però io ve lo dico con grande consapevolezza della fatica che ciascuno di noi fa sui propri territori e in generale, facendo un mestiere come quello di seguire il tema infrastrutturale in Parlamento e quindi sul piano nazionale: noi siamo già nelle condizioni per il 2021 e il 2022 di dare date con l'approssimazione di un mese — quindi non il giorno preciso di apertura dei cantieri ma il mese — delle opere che in parte trovate in « Italia veloce », nell'allegato infrastrutture, e comunque che noi abbiamo proposto come finanziabili per il *Recovery*, perché per poter essere finanziati bisognerà poi pagare il SAL (Stato avanzamento lavori). Cos'è che ti finanzia l'Europa? Ti finanzia il SAL. Quindi noi già adesso abbiamo un cronoprogramma mensile, dove opera per opera sappiamo se viene commissariata quanto tempo si risparmia per le autorizzazioni, se non è commissariata a che livello di maturità

autorizzativo è, eccetera. Per i primi due anni noi questo ce l'abbiamo già.

Quando il Governo deciderà sul nostro Piano e ci sarà la composizione di tutte le proposte di tutti i Ministeri, noi saremo nelle condizioni di rendere anche edotti il Parlamento e i soggetti istituzionali e territoriali del cronoprogramma della realizzazione di questo Piano.

Per quanto riguarda un intervento sul codice degli appalti, io credo che come sempre dobbiamo vedere se il lavoro che ha fatto il Governo insieme al Parlamento nel decreto « semplificazioni » è un lavoro che produce effetti. A me risulta che i primi effetti, soprattutto per gli appalti sotto soglia, si stiano già producendo. Vediamo per le gare più grandi, per quelle sopra soglia e l'attività commissariale. Credo che però dobbiamo anche far atterrare negli uffici tecnici e nelle grandi stazioni appaltanti le modifiche normative, perché dobbiamo avere la consapevolezza che qualche piccolo ritocco è sempre possibile, ma l'impianto del decreto « semplificazioni » ha talmente tante novità che non possiamo immaginare di continuare a modificarlo ogni mese, ogni quindici giorni o ogni tre mesi.

Sul tema dei commissari, l'articolo 9 del decreto « semplificazioni » modifica sia la procedura, elenchi e nomi, che i poteri previsti dal decreto « sblocca cantieri » all'articolo 4. Quindi fare un elenco di opere commissariate che peraltro esisteva già, con la stratificazione normativa precedente a marzo, a fronte del fatto che stavamo predisponendo il decreto « semplificazioni », avrebbe rappresentato un inutile appesantimento burocratico.

Il nuovo elenco delle opere commissariate ricomprenderà quelle già previste da norme precedenti, vi faccio due esempi ferroviari, uno a Nord e uno a Sud, così sono chiara: il commissariamento della Milano-Venezia piuttosto che il commissariamento della Napoli-Bari sono in questo elenco, perché consentiremo al Commissario di avere i nuovi poteri dell'articolo 9, ma erano già previsti per legge.

Noi abbiamo votato una legge di bilancio dove sono previsti i commissariamenti

sulle strade provinciali di due regioni a statuto speciale che sono la Sicilia e la Sardegna. Questo è previsto per legge. Quindi in quell'elenco ci saranno anche quelle opere, perché lo prevede una legge e a questa legge noi affianchiamo i nuovi poteri voluti dal Parlamento, che sono poteri che incrociano le migliori pratiche commissariali realizzate in questi ultimi anni.

Sulle autorizzazioni e sugli espropri per esempio c'è Genova. Su altri aspetti ci sono poteri del commissario di Expo eccetera.

Sul tema autorizzativo non voglio fare la difesa d'ufficio del Consiglio superiore dei lavori pubblici (CSLP), anche se voi sicuramente la interpreterete così, visto che è una struttura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, però io non conosco in questa fase dell'attività del Consiglio superiore dei lavori pubblici blocchi o rallentamenti sulle autorizzazioni. Posso dire che a volte, quando arrivano progetti inidonei, il Consiglio apre un tema di idoneità della progettazione, ma non, diciamo così, di vincolo o di veto. Nel decreto « semplificazioni » c'è anche un tentativo di semplificazione e di accelerazione con riguardo agli altri due grandi soggetti autorizzativi, che sono il Ministero dell'ambiente e il Ministero dei beni culturali.

Nei poteri dei commissari comunque si prevedono tempi fissi per le autorizzazioni, che è una delle vere ragioni per le quali poi dopo i sistemi commissariali sono stati richiesti dagli enti locali.

Sul tema autostrade, anche qui vale come per gli aeroporti, c'è sicuramente un Piano degli investimenti dei concessionari, che è privato, ma noi finanziamo attività a supporto e di collegamento con le arterie autostradali principali, esattamente come con gli aeroporti, perché sono concessioni private che sviluppano gli investimenti nell'ambito del loro Piano economico finanziario. A questo proposito sulla pedemontana veneta è in atto, da parte del concessionario, l'affidamento della progettazione delle parti non realizzate. Il concessionario sta realizzando la procedura per coprire il fabbisogno finanziario mancante ed è in fase di discussione il nuovo PEF (Piano economico finanziario) con l'applicazione

del nuovo regime dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Il concedente è la regione con l'ANAS e il concessionario è la società Pedemontana veneta, che sostanzialmente è di proprietà della Serravalle.

Noi non abbiamo la titolarità di interventi sul terremoto, se non una supervisione dell'attività ANAS che adesso sta realizzando il quarto e quinto stralcio stradale, sul quale cerchiamo di essere il più utili possibile in un rapporto assolutamente produttivo con il commissario. Non ne ho parlato, perché non rientra nei poteri e nelle deleghe del mio Ministero. È solo un pezzo di storia molto importante della mia vita, ma non credo che questo sia attinente all'audizione di oggi.

Sul commissario TAV, non abbiamo fatto il commissario TAV perché non c'era bisogno, perché la TAV sta andando avanti con regolarità. Diverso è invece l'intervento che abbiamo proposto di coordinamento degli enti locali per le opere compensative della TAV, cioè di quei comuni che sono coinvolti, dove ci vuole non tanto un'attività commissariale ma una attività di coordinamento; nella nostra proposta — non so se ho mai avuto occasione o di dirvelo o in generale di dirlo — è previsto che tutti i comuni, e non soltanto quelli favorevoli, possano accedere ai benefici di compensazione ambientale di quell'opera.

Sulle concessioni autostradali, credo che a questo Parlamento sia noto lo stato di avanzamento dell'attuazione di una proposta transattiva fatta da Autostrade per l'Italia e Atlantia il 14 di luglio al Consiglio dei ministri. Lo stato di avanzamento per il fronte concessorio al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prevede questo: noi il 2 di settembre abbiamo inviato ad Autostrade per l'Italia la proposta di atto transattivo derivante precisamente da quanto scritto da Autostrade per l'Italia medesima nella lettera inviata al Consiglio dei ministri. Inoltre stiamo valutando il PEF e il piano degli investimenti, ma, nel frattempo che si completano gli *iter* previsti dalla legge e non previsti dai sentimenti positivi o negativi che si possono avere rispetto a questa vicenda, sono aperti tutti i cantieri del precedente Piano e sono stati

aperti tutti i cantieri ritenuti e valutati urgenti per questioni di sicurezza in tutta la tratta autostradale non solo di Autostrade per l'Italia ma di tutti i concessionari sulla base delle nuove linee guida per i ponti e per le gallerie emanate dal Ministero e approvate per legge nel decreto « semplificazioni ».

Sul tema della manutenzione, la manutenzione in quanto tale ha un tema di eleggibilità nel *Recovery* non banale. Noi dobbiamo avere chiaro che *a latere* del Piano delle nuove opere, il famoso piano di rammendo del senatore e architetto Piano deve andare avanti e noi abbiamo provato a mettere una serie di paletti per realizzare il piano di rammendo e in particolar modo le linee guida unitarie per tutti. Nel piano del *Recovery* è finanziabile la questione della sicurezza. Quindi esiste una manutenzione finalizzata alla sicurezza ed esiste una manutenzione che è una manutenzione. Questa la finanziamo comunque, perché abbiamo altre fonti di finanziamento e poi invece ci sarà il Piano della sicurezza per ponti e viadotti.

L'onorevole Pezzopane diceva della missione impossibile della realizzazione di un'ora dall'alta velocità. Io sono convinta che se questo Paese non fosse stato ambizioso, non avrebbe fatto né l'autostrada del sole né l'alta velocità Napoli-Milano-Torino. Quindi io sono convinta che noi istituzioni, non io personalmente, ma noi dobbiamo avere l'ambizione di provare a realizzare questo Piano che evidentemente, essendo un piano di infrastrutture e non la costruzione di un immobile privato, determina certi tempi. Perché le Ferrovie hanno tempi di accesso più lunghi? Perché la costruzione di una ferrovia è più lunga della costruzione di un'altra infrastruttura. Se questo Parlamento però, e quindi tutte le forze politiche che lo compongono, davvero riconoscesse le priorità che già abbiamo trasmesso con « Italia veloce » e che implementeremo con il *Recovery*, ci sarebbe la possibilità nei prossimi dieci anni di avere la continuità amministrativa per raggiungere quell'obiettivo, che è un obiettivo di infrastrutturazione ferroviaria veloce, di superamento della disuguaglianza

Nord-Sud e anche nelle isole, perché ci dimentichiamo, ma noi facciamo la gara per l'alta velocità Palermo-Catania-Messina, fra un mese esce la gara da 1,6 miliardi di Rete ferroviaria italiana, che è una roba che non c'era fino a qualche anno fa. Oggi c'è una gara. Vuol dire che ci sarà qualcuno che vince. Vuol dire che poi ci sarà un cantiere che si apre.

L'altra grande disuguaglianza sono le aree interne e l'infrastrutturazione di Ovest rispetto a Est. Io aderisco alla proposta Franceschini. La sostengo, nel senso che sto provando a trasformarla in un fatto. Non è un'idea completamente nuova, perché noi abbiamo pezzi dell'Adriatica ferroviaria già progettati, e che noi già finanziamo, di arretramento rispetto al mare. Il nodo di Pesaro è già progettato, lo finanziamo e lo possiamo realizzare. Nel mentre sulle altre tratte stiamo facendo in alcuni casi lo studio di fattibilità e in altri casi i progetti. Qual è il limite di quella cosa lì? Il limite di quella cosa lì è che non tutto l'entroterra della tratta Adriatica può reggere un'infrastrutturazione sopra i 200 chilometri all'ora di velocità per questione di curve, pendenze, cioè per una serie di motivi. Quindi noi avremo la possibilità di arretrarne una parte ma non tutta.

Quali sono le priorità? Perché questa è solo una cornice, lo dico a Mulé e agli altri, io sono venuta qui a dirvi che questa è una cornice, perché oggi noi abbiamo mandato in Parlamento le linee guida e non appena le avremo definite vi manderemo le cifre come vi dicevo, però non è una cornice avulsa dalla realtà. È una cornice che ha già una realtà di cantieri che sono aperti. A fine anno si apre un altro pezzo della Napoli-Bari. Vado a inaugurare la galleria di Lonato sulla Milano-Venezia, abbiamo consegnato i lavori sulla tratta Verona-Vicenza, cioè tutte queste cose sono lì. Si possono andare a vedere. Poi io capisco che quando si apre un cantiere ne parla molto chi vive lì, non se ne parla molto a livello nazionale.

Ho visto che avete parlato della strada statale 106 jonica che mi sta molto a cuore e sulla quale la risposta è sì. C'è il progetto anche sulla tratta e noi stiamo cercando di

capire se molti centri abitati possono essere superati sostanzialmente da circonvallazioni. Sull'aprire il terzo megalotto da 1,6 miliardi in una regione come la Calabria che ha un bisogno di infrastrutture importante, quando sono andata a inaugurarlo io mi aspettavo — con tutta la discussione che c'è a livello nazionale riguardo alle infrastrutture, non tanto per me anche perché per aprire quel cantiere il contributo è stato dei Governi precedenti — una discussione. Nessuno ha parlato della 106 jonica che commissareremo.

Forse la commissariamo, ma è stupefacente come si continui a utilizzare questo aggettivo « bloccato », « bloccata » e poi quando accade un fatto, senza assolutamente avere meriti al riguardo, non viene raccontato; e invece per la Calabria è un segno di speranza, è un cantiere che va protetto.

Detto questo, sugli incentivi alle auto io credo che si esprimerà meglio di me e più autorevolmente di me il Ministro Patuanelli, mentre confermo che le ferrovie regionali rientrano nel Piano. Vi confermo anche che su Alitalia siamo alla firma del decreto di istituzione degli organi sociali e dello statuto, però non lo firmo da sola. Quindi siamo alla firma. Questo determinerà comunque un effetto sia sulla condizione attuale che su quella prospettica anche degli aeroporti, che ho visto essere un argomento particolarmente sentito e ritenuto particolarmente importante, perché non vi sfuggirà che la nascita di una compagnia aerea che ha potenzialmente la possibilità di essere una compagnia aerea che può svilupparsi e crescere può determinare anche un effetto indiretto. Nel *Recovery* non c'è Alitalia, perché diventerà una società privata, ma ci sono altre attività collegate all'intermodalità aeroportuale.

Credo di avere risposto a tutti e se così non fosse, vi confermo, in termini di metodo, che non appena ci sarà un ulteriore passaggio decisionale da parte del CIAE e del Governo sul tema del *Recovery*, mi presenterò con le ulteriori informazioni che deriveranno dalle decisioni prese, per cercare il più possibile non solo di aggiornare ma anche di recepire — così come farò

dopo la discussione di oggi – alcune preziose indicazioni che mi avete fornito. Grazie.

FEDERICA ZANELLA. Scusi Ministra, ma, visto che ha affrontato lei il discorso, il decreto di costituzione della *newco* per Alitalia firmato da lei e altri tre Ministri che fine ha fatto? Anche perché se no noi qua ci troviamo con Leogrande che fra un po' ci viene a chiedere altri soldi per portare avanti la *badco*, quindi, oltre ai 3 miliardi e agli 1,4 miliardi che abbiamo già messo, dobbiamo dare altri soldi per portarlo avanti. Quindi vorremmo sapere se cortesemente la costituisce.

Poi, mi conceda, visto che ha posto l'accento sul sistema aeroportuale, ma dovrete anche pensare a come favorire la ripresa del settore, perché incideva sul PIL per il 3,6 per cento. Io non credo che nei prossimi anni, con le prospettive di traffico aereo, gli aeroporti potranno reggersi sulle proprie gambe come investimenti. Non pensate di dovergli dare una mano? Anche perché c'è un comparto che conta circa 800.000 addetti tra indotto diretto e indiretto, cioè tutto sommato penso che forse siamo preoccupati per quello. L'unica cosa di cui si è parlato per gli aeroporti con Leogrande è che vuole chiudere Malpensa dal primo di ottobre, che non mi sembra una cosa molto lungimirante, tanto più che abbiamo dato un sacco di soldi statali e vuole chiudere un *hub* fondamentale.

PAOLA DE MICHELI, *Ministra delle infrastrutture e dei trasporti*, Le strategie di Alitalia e del commissario sono di titolarità del collega Patuanelli e in questa fase saranno di mia titolarità con la costituzione della *newco*. Il tema degli aeroporti è già stato affrontato da questo Parlamento che ha già fatto una misura di supporto all'attività aeroportuale con la proroga di due anni delle concessioni che, come dice la Commissione europea, una proroga *ex lege* delle concessioni determina un effetto economico finanziario positivo in una condizione oggettivamente negativa. Altri interventi sono stati proposti – e li riceverò la prossima settimana dall'Associazione degli

aeroporti – per il sostegno, oltre al fatto di aver garantito l'accesso agli ammortizzatori sociali.

Sul fronte più specifico degli aeroporti, io credo che sarà necessario in molti casi rivedere in allungamento il piano degli investimenti, perché non tutti avranno i mezzi finanziari per poter realizzare nei tempi previsti i piani degli investimenti e credo che probabilmente dovremmo mettere in campo qualche misura specifica sugli aeroporti minori, cioè quelli che nel tempo non hanno accumulato utili e patrimonio come aeroporti più solidi sul piano patrimoniale strutturale. Queste sono misure che sono allo studio della nostra Direzione generale insieme a ENAC. L'unica cosa che non possiamo fare, mentre le altre le stiamo facendo tutte, è togliere la paura alle persone di viaggiare, però possiamo mitigarla, attuando i protocolli di sicurezza che abbiamo approvato. Ho notato, viaggiando in aereo e viaggiando in treno, che le persone pretendono ed esigono che vengano sempre realizzati e quindi anche il monitoraggio che facciamo insieme ad ENAC dell'attuazione delle linee guida di sicurezza secondo me è importante per dare un'indicazione di serietà alle persone.

Vi faccio un esempio per tutti. Io ho fatto un volo aereo con una compagnia aerea che nella fase del volo e successivamente non ha rispettato i protocolli. Abbiamo fatto la segnalazione e in quei giorni, lo abbiamo detto pubblicamente, sono arrivate altre segnalazioni su altre compagnie che facevano la stessa cosa. Il tema è la tracciabilità. Se tu non ricevi e non prendi l'autocertificazione, come fai poi, se c'è un caso positivo, a sapere i nomi e ad avere i numeri? Abbiamo implementato il sistema con un numero di biglietto che ha fatto l'ENAC, però abbiamo richiamato la compagnia, l'abbiamo fatta venire, abbiamo ricominciato da zero, perché questo è un modo, mentre aspettiamo il vaccino e mentre si realizzano i test rapidi, di dare garanzie alle persone che volare è un momento dove garantiamo la massima sicurezza possibile. Quello che non possiamo fare è fare previsioni, ma non possiamo superare questa fase che è ancora una fase

oggettivamente di pandemia, e lo vedete benissimo da quello che sta succedendo in Paesi anche a noi confinanti e rispetto ai quali abbiamo anche dovuto prendere dei provvedimenti di natura sanitaria.

PRESIDENTE. Grazie a tutti e grazie alla Ministra. Dichiaro conclusa la seduta.

La seduta termina alle ore 15.40.

*Licenziato per la stampa
il 3 novembre 2020*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



18STC0115640