

**COMMISSIONI RIUNITE**  
**AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI (VIII)**  
**TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)**  
**DELLA CAMERA DEI DEPUTATI**  
**LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8<sup>a</sup>)**  
**DEL SENATO DELLA REPUBBLICA**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**AUDIZIONE**

**1.**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 2 MARZO 2021**

**PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE**  
**DELLA VIII COMMISSIONE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALESSIA ROTTA**  
**INDI**  
**DELLA PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI**  
**RAFFAELLA PAITA**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>			
Rotta Alessia, <i>Presidente</i> .....	3	nibili, Enrico Giovannini, nell'ambito del-	
<b>Audizione, in videoconferenza, del Ministro</b>		l'esame del nuovo testo dello schema di	
<b>delle infrastrutture e della mobilità soste-</b>		decreto del Presidente del Consiglio dei	
		ministri recante l'individuazione degli in-	

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Partito Democratico: PD; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Centro Democratico-Italiani in Europa: Misto-CD-IE; Misto-L'Alternativa c'è: Misto-L'A.C'È; Misto-Cambiamo !-Popolo Protagonista: Misto-C !-PP; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Rinascimento ADC: Misto-NcI-USEI-R-AC; Misto-Azione+ Europa-Radicali Italiani: Misto-A++E-RI; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Europeisti-MAIE-PSI: Misto-EUR-MAIE-PSI.**

	PAG.		PAG.
<b>terventi infrastrutturali ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (Atto n. 241) (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):</b>		Fede Giorgio (M5S) .....	13
Rotta Alessia, <i>Presidente</i> .....	3, 4, 5	Fregolent Silvia (IV) .....	19
Paita Raffaella, <i>Presidente</i> ....	7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 19, 20, 21, 25, 26	Giovannini Enrico, <i>Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i> ...	3, 4, 5, 21, 25
Bruno Bossio Vincenza (PD) .....	9, 25	Mallegni Massimo (FIBP-UDC) .....	8, 9
Butti Alessio (FDI) .....	16	Maraia Generoso (M5S) .....	10
Cioffi Andrea (M5S) .....	20	Muroni Rossella (LeU) .....	16
Coltorti Mauro (M5S) .....	4, 13	Paita Raffaella (IV) .....	3, 4
D'Arienzo Vincenzo (PD) .....	13	Pezzopane Stefania (PD) .....	7
De Lorenzis Diego (M5S) .....	11, 12	Rixi Edoardo (Lega) .....	17
		Sozzani Diego (FI) .....	15
		Zolezzi Alberto (M5S) .....	14

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE  
DELLA VIII COMMISSIONE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI  
ALESSIA ROTTA

**La seduta comincia alle 12.05.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

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

**Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, nell'ambito dell'esame del nuovo testo dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione degli interventi infrastrutturali ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (Atto n. 241)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dinanzi alle Commissioni VIII e IX della Camera e alla Commissione 8<sup>a</sup> (Lavori pubblici) del Senato del professor Enrico Giovannini, titolare del Dicastero che ha oggi assunto la nuova denominazione di Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L'audizione ha ad oggetto il nuovo testo dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione degli interventi infrastrutturali ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (Atto n. 241), all'esame delle Commissioni. Trattandosi della prima audizione

parlamentare in questa veste, formulo innanzitutto l'augurio di buon lavoro al Ministro, anche a nome dei presidenti delle altre Commissioni onorevole Paita e senatore Coltorti.

Come di consueto, dopo la relazione introduttiva, saranno consentiti gli interventi dei parlamentari, che invito fin d'ora ad iscriversi al fine di organizzare il dibattito. L'invito è ovviamente a contenere i tempi di intervento, al fine di lasciare adeguato spazio a ciascun collega e alla replica del Ministro.

Lascio la parola alla presidente Paita e al presidente Coltorti, che intendono formulare un indirizzo di saluto, al quale aggiungo anche il mio, al Ministro, al quale porgiamo l'augurio di buon lavoro, assicurandogli proficua collaborazione da parte nostra.

RAFFAELLA PAITA. Buongiorno a tutti. Desidero anch'io salutare e ringraziare il Ministro per questa audizione. Peraltro noi abbiamo svolto un lunghissimo lavoro di analisi di questo atto, anche con moltissime audizioni che sicuramente ci hanno consentito di comprendere a fondo quale lavoro sarà necessario per poter alla fine indirizzare il parere anche verso l'acquisizione di quei contributi e di quelle proposte che sono emersi nel corso di una disamina molto puntuale e stringente elaborata da tutte le Commissioni. Pertanto davvero rinnovo gli auguri di buon lavoro al Ministro Giovannini. Adesso noi raccoglieremo...

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Presidente, buongiorno. Io però non la sento. Non so se sta parlando. Lei mi sente?

PRESIDENTE. Noi sentiamo, Ministro. Non ci sente lei? Noi la sentiamo, Ministro. Lei non ci sente.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Chiedo scusa, ma non sento nulla. Forse qualcuno sta parlando.

PRESIDENTE. Interrompiamo un secondo la seduta in modo tale da mettere a posto il collegamento.

*(problemi di collegamento)*.

PRESIDENTE. Diamo per assunto quello che abbiamo detto prima. Abbiamo salutato il Ministro, commentando anche la nuova denominazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Presidente Paita, non solo stavamo dando il benvenuto al Ministro, ma anche dicendo che questo provvedimento lo abbiamo approfondito con le audizioni che abbiamo avuto fin qui. Se la presidente Paita vuole dire una parola di saluto, poi anche il presidente Coltorti, poi faremo iniziare il Ministro e poi sono aperte le iscrizioni dei commissari che vogliono rivolgere delle domande.

RAFFAELLA PAITA. Sì, rinnovo i saluti e anche gli auguri di buon lavoro al Ministro Giovannini. Ho semplicemente ribadito che abbiamo svolto su questo atto un meticoloso lavoro di approfondimento attraverso audizioni di tutti i soggetti interessati e anche dei commissari. Abbiamo quindi l'ambizione di arrivare alla stesura di un parere che sia il più possibile completo rispetto alle indicazioni che sono giunte nel corso di questa discussione. A questo punto il passaggio chiave che mancava per esaurire il nostro approfondimento è l'audizione del Ministro Giovannini, che siamo molto contenti oggi di poter ascoltare e col quale potremo instaurare sicuramente un ottimo lavoro nei prossimi mesi.

Pertanto le rinnovo davvero gli auguri di tutte le Commissioni, e in particolar modo in questo caso di quella che presiedo.

PRESIDENTE. Do la parola al presidente Coltorti. Prego, presidente Coltorti.

MAURO COLTORTI. Sì, grazie. Anche io faccio gli auguri al Ministro. Sicuramente avremo una collaborazione stretta e speriamo fattiva. Per quello che riguarda il provvedimento noi abbiamo terminato le audizioni, quindi siamo in dirittura d'arrivo, e credo che riusciremo a chiuderlo per i primi della prossima settimana. Ringrazio nuovamente e cedo la parola.

PRESIDENTE. A questo punto diamo la parola al Ministro Giovannini per lo svolgimento della sua relazione. Prego, Ministro.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Grazie, presidente. Buongiorno a tutte e a tutti. Grazie, presidenti: in realtà al plurale. Capisco che il cambio di nome del Ministero con l'uso del plurale per « infrastrutture e mobilità » è stato non necessariamente riportato correttamente dai giornali, ma credo faremo veramente un ottimo lavoro e vi ringrazio per questa disponibilità.

La mia introduzione sarà relativamente breve, perché credo sia importante ascoltare voi oggi e chiarire i punti che possono essere più utili in vista dell'espressione dell'importante parere parlamentare che speriamo consenta di procedere con celerità nella direzione auspicata. Questa è proprio la prima parola che vorrei sottolineare: « celerità ». Naturalmente non faccio la storia di questi mesi; posso però dire che fin dal primo giorno in cui ho assunto questo incarico, la tematica che oggi discutiamo mi è stata sottolineata come un elemento molto importante, non solo da chi nel Ministero lavorava, ma anche da diverse forze politiche. In questo senso il messaggio è pienamente coerente con il discorso programmatico del Presidente Draghi. Certamente uno dei mandati più importanti di questo Governo è quello di affrontare la crisi in atto stimolando una ripresa economica il più possibile robusta ed efficace anche in termini occupazionali, con un'im-

postazione chiara che ha comportato la creazione del Ministero della transizione ecologica e la trasformazione del « Ministero delle infrastrutture e i trasporti » in « Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ».

PRESIDENTE. Mi scusi, Ministro. Microfoni spenti da parte di tutti, per favore. L'onorevole Zordan ha il microfono acceso e ci impedisce di ascoltare il Ministro. Prego, scusi l'interruzione. Ci sono dei microfoni accesi, grazie. Si possono spegnere tutti da qui, li abbiamo silenziati. Scusi, Ministro. Prego.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Grazie, presidente. Dicevo che, in linea con le indicazioni programmatiche approvate dal Parlamento, questo Ministero è fortemente impegnato a stimolare tutte le azioni possibili interne al Ministero, ma anche in altre amministrazioni, che consentano di velocizzare procedure che fino adesso non sono state attuate nei tempi previsti inizialmente. All'interno di questo quadro di impegno politico, il tema che oggi discutiamo è certamente molto importante.

Stiamo discutendo di 58 opere che sono particolarmente importanti e significative, per un importo complessivo di opere che a regime prevedono finanziamenti, in essere o futuri, nell'ordine di circa 65-70 miliardi di euro; tra l'altro con una distribuzione di impegni a valere anche su esercizi futuri ben bilanciati tra Nord, Centro e Sud, parlando grosso modo di 22 miliardi di euro al Nord, 18 miliardi per il Centro e 27 miliardi per il Sud. Anche nell'impostazione complessiva di queste opere c'è un'attenzione a tutti i vari territori, con un equilibrio che mi sembra particolarmente significativo.

Parliamo naturalmente di diverse tipologie di interventi. Parliamo di interventi sulle infrastrutture stradali, ferroviarie, per il trasporto rapido di massa, infrastrutture portuali, infrastrutture idriche e presidi di sicurezza. È importante avere questa classificazione in mente, perché è una classi-

ficazione che ha molto a che fare con l'impostazione complessiva del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che è anche all'attenzione di queste Commissioni e su cui probabilmente ci confronteremo nei prossimi giorni.

Vorrei anche segnalare la coerenza di queste proposte per le infrastrutture. Per le infrastrutture stradali otto su dieci opere sono contenute nell'allegato al DEF (Documento di economia e finanza) 2020 « Italia veloce », mentre due rispondono a ragioni di natura emergenziale. Per le infrastrutture ferroviarie quindici sono contenute nell'allegato al DEF « Italia veloce » e dieci nelle proposte già avanzate per il PNRR (Piano nazionale di ripresa e resilienza). Per le infrastrutture idriche tutte e dieci sono contenute nell'allegato al DEF « Italia veloce ». Per le infrastrutture di trasporto rapido di massa e quelle portuali, di nuovo, sono tutte inserite nell'allegato al DEF. Diverso è il caso degli interventi previsti per i presidi di sicurezza, che non sono contenuti nell'allegato al DEF; sono interventi che però non solo rispondono al criterio di affrontare una tematica che sappiamo essere rilevante per il Paese nel complesso, infrastrutture legate appunto alla giustizia e alla sicurezza, ma hanno anche un impatto a livello locale.

Ricordo ancora che, per la realizzazione di questi interventi, a dicembre 2020 è stato anche firmato uno specifico protocollo d'intesa con le organizzazioni sindacali che prevede un'accelerazione dei cantieri attraverso l'ottimizzazione dei turni di lavoro su 24 ore. È importante che tutti abbiano presente che la velocizzazione è legata a una procedura amministrativa non solo di preparazione delle opere, ma anche di realizzazione delle stesse attraverso un accordo particolare con le organizzazioni.

Al di là del fatto che in modo legittimo le Commissioni possono avere idee diverse su quali opere avrebbero dovuto essere inserite nella lista, o quali dovranno essere inserite eventualmente nel secondo decreto che potenzialmente è previsto dalla normativa entro giugno 2021, spero che ci sia un riconoscimento importante della coerenza

di questa lista con la programmazione approvata dal Parlamento nel 2020.

Questo è un criterio per me estremamente importante anche per il futuro. Noi discuteremo di un'eventuale seconda lista per questo provvedimento, ma sarà importante definire i contorni degli interventi legati al PNRR, legati alla progettazione strategica, legati alle priorità europee. Ricordo che i fondi europei non riguardano solo il PNRR, ma anche il Fondo per lo sviluppo e la coesione, e dunque nei prossimi sette anni guideranno altri interventi. Secondo me è molto importante che questi cardini verso cui si sta andando, tra l'altro coerenti pienamente con il nuovo nome del Ministero, siano osservati e confermati.

Il secondo tema è legato al potere e alle retribuzioni dei commissari. Su questo non credo di dovermi dilungare, visto che le Commissioni conoscono perfettamente non solo la normativa in materia ma anche, nel caso specifico, i poteri molto ampi dei commissari.

Il dibattito parlamentare che si è svolto finora, con varie interlocuzioni con gli uffici della Presidenza del Consiglio, quelli delle Camere, con il Ministero, ha evidenziato quattro potenziali ordini di problemi.

Il primo ha a che fare con il coinvolgimento delle regioni nella scelta degli interventi, e io ho avuto modo anche nei giorni scorsi di dialogare con il presidente della Conferenza delle regioni e delle province autonome. Su questo dobbiamo distinguere tra due livelli.

Il primo livello è quello di impostazione generale. Ricordiamo che le norme prevedono che sia il Governo a identificare le opere, ma in dialogo con i soggetti che operano sul territorio. Questo dialogo per una serie di ragioni è stato limitato. Nella preparazione del secondo provvedimento, anche alla luce - lo ripeto ancora una volta - della definizione del PNRR (su questo rimando a quello che il Governo sta proponendo come *governance* complessiva di preparazione del PNRR e poi di attuazione), appena ricevuti i pareri della Commissione noi attiveremo i contatti bilaterali con le regioni che devono dare il concerto sull'attuazione solo delle opere (sono nove

complessivamente) che ricadono esclusivamente sul territorio regionale. Questo mi sembra un punto importante. Io ho preso anche un impegno con il presidente Bonaccini per trovare adeguate forme di consultazione, che però non sia il concerto complessivo non previsto dalla norma, su cui ragioneremo a partire dalle prossime settimane.

Il secondo aspetto ha che fare con il profilo dei commissari straordinari, e io ringrazio le Commissioni per il grande lavoro svolto anche di audizioni. L'indicazione del Governo è stata estremamente chiara, e cioè l'individuazione esclusivamente di figure di alta professionalità tecnico-amministrativa che non solo siano competenti nel velocizzare le procedure, ma che siano anche immediatamente operative. Anzi, se volete, il peccato è che questi mesi passati nelle more della conclusione del processo anche di dialogo politico abbiano rallentato una serie di iniziative che in realtà avrebbero dovuto partire molto più rapidamente. La buona notizia è che, visto che alcuni commissari operano comunque all'interno di strutture come gruppo FS (Ferrovie dello Stato), ANAS (Azienda nazionale autonoma delle strade) eccetera, e hanno in ogni caso non solo una serie di informazioni ma anche di progettazioni che vanno nella direzione auspicata attraverso l'identificazione delle opere, una parte del lavoro è comunque stata avviata, anche se informalmente, per natura tecnica. Questo potrebbe consentire di avere ancora una velocità maggiore, non appena verranno formalizzate le nomine.

Il terzo punto che è stato sollevato ha che fare con l'esistenza di procedimenti giudiziari a carico di alcuni commissari. È importante sottolineare che questo tipo di procedimenti, che sono ben lungi dal giungere a conclusione (cioè non c'è nessuna conclusione), sono in qualche modo tutti connessi ad attività che sono state svolte dalle persone nello svolgimento delle proprie funzioni istituzionali, e quindi non prefigurano nessun motivo ostativo all'individuazione di queste figure; cosa che naturalmente va tenuta in considerazione qualora i procedimenti giudiziari dovessero

procedere con livelli più complessi di giudizio.

Infine, anche a seguito della richiesta della Commissione, sono state fornite delle informazioni ulteriori sul finanziamento delle opere: informazioni che riguardano il costo stimato e il finanziamento disponibile a legislazione vigente. Quello che però è importante è che alcune di queste opere sono già inserite e sono coerenti con il PNRR. Non siamo ancora alla base di stanziamento delle opere, ma sappiamo che se il PNRR verrà recepito dall'Unione europea nelle forme attuali, ci saranno finanziamenti che consentiranno esattamente di realizzare le opere indicate nella lista.

Io sostanzialmente mi fermo qui. Concludo con una considerazione che mi porta a ribadire quello che dicevo inizialmente, e cioè il fatto che anche nella definizione del secondo provvedimento bisognerà tener conto proprio dei legami non solo con il PNRR, ma con l'impostazione complessiva della politica di questo Governo, come indicata dal Presidente Draghi nelle sue dichiarazioni programmatiche. La transizione verso un'economia più competitiva, uno sviluppo più elevato che sia di tipo economico, sociale, ma anche nel rispetto dell'ambiente, sono tutti elementi che guidano il *Next Generation EU*, che guidano il Piano nazionale di ripresa e resilienza, rispetto ai quali abbiamo bisogno di una coerenza delle politiche; fermo restando che sui fondi nazionali possiamo accelerare su alcuni aspetti piuttosto che su altri in funzione delle necessità del sistema economico, del sistema sociale e della visione complessiva del nostro sistema dei trasporti.

La ragione per cui abbiamo voluto cambiare anche il nome del Ministero è proprio per dare questa visione di sistema. Ripeto, lo dico anche per chi è eventualmente collegato e segue questa nostra audizione: queste infrastrutture non sono solo fondamentali per la parte della mobilità, ma sono fondamentali in particolare quelle idriche, i presidi di pubblica sicurezza, per una serie di priorità politiche che a loro volta sono preconditione di uno sviluppo adeguato, e soprattutto in alcune aree del

Paese sono presidio sia per il benessere dei cittadini che per il funzionamento delle attività economiche.

Io mi fermo qui, presidente, e sono a disposizione per ogni domanda dei membri delle Commissioni.

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE  
DELLA IX COMMISSIONE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI  
RAFFAELLA PAITA

PRESIDENTE. Grazie, Ministro, per la relazione. Adesso io darei la parola agli onorevoli e ai senatori che si sono già prenotati. Avrei il primo intervento, quello dell'onorevole Pezzopane, che peraltro, preciso, è anche relatrice del provvedimento. Prego.

STEFANIA PEZZOPANE (*intervento da remoto*). Grazie, presidenti. Saluto il signor Ministro e naturalmente faccio al Ministro i migliori auguri di buon lavoro. Il suo lavoro sarà adeguatamente supportato dal nostro, nella considerazione che la parte finale della legislatura è anche una fase carica di aspettative legate alla crisi pandemica, alla necessità di uscirne. Il tema delle infrastrutture e del sistema dei trasporti è un tema a tutti noi caro, e sappiamo quanto sia fondamentale per uscire dalla crisi. La ringrazio per quanto ci ha esposto e perché è entrato immediatamente nel cuore dei problemi che noi abbiamo affrontato in questi mesi in cui abbiamo lavorato sul provvedimento.

Un provvedimento atteso, un provvedimento per alcuni versi anche controverso; ne abbiamo discusso molto. I presidenti ricordavano che abbiamo audito molti soggetti. Particolarmente interessante è stato l'ascolto degli specifici commissari, che hanno mostrato di essere già dentro le problematiche di ogni singola opera loro affidata con questo schema di decreto. Rimanono alcune osservazioni di cui oggi è utile discutere, che lei in parte ha già affrontato con decisione e che sono un po' questioni da chiarire. Io credo che sarebbe assai opportuno farlo già nella prossima

settimana, massimo nei prossimi dieci giorni. A tal fine sicuramente per l'VIII Commissione il lavoro che potrò fare io sarà un lavoro determinato e rapido.

I temi che ci siamo trovati davanti, e su cui oggi dovremmo chiudere in maniera tale da predisporre il parere, sono soprattutto legati al rapporto con le regioni, al rapporto con gli enti locali: che già in realtà la norma chiarisce là dove prevede il ruolo e l'intesa con le regioni solo per le opere regionali, mentre per le altre opere procede il Governo in ossequio al suo potere e dovere di individuare le opere e anche in ossequio a una pianificazione strategica nazionale ed europea. Sul rapporto con le regioni noi abbiamo ascoltato sia la Conferenza che singole regioni, e i problemi sono stati evidenti. Però io credo, se il Ministro condivide, che la linea che noi potremmo adottare come Commissione sia quella di mantenere il testo così come ci è stato proposto, con quelle opere, però anche nel parere di raccogliere e indicare, all'interno dei criteri che il Ministro ha suggerito, tutte quelle iniziative e quelle opere che comunque sono state indicate. Me ne viene in mente una in particolare, la Tirrenica, che era in realtà nel primo elenco delle opere, degli strumenti nazionali già individuati dal Parlamento e che poi è sfuggita all'interno di questo decreto. Altri esempi li risparmio, ma se ci capiamo poi nel parere possiamo compiere questo lavoro anche di suggerimento e di proposta in relazione al secondo decreto, quello che la norma prevede entro giugno.

Il secondo aspetto riguarda il finanziamento. Noi su questo ci siamo molto esposti. Abbiamo chiesto al Ministero chiarezza sulle diverse fonti di finanziamento. Ci sono opere previste in «Italia veloce»; ci sono opere previste nel PNRR; ce ne sono alcune che sono previste in entrambi. Le fonti di finanziamento sono eclettiche, sono di più strumenti. Credo che sia utile richiamare le fonti di finanziamento, cioè far chiarezza nello strumento del decreto su questo aspetto, perché ovviamente non possiamo lasciare in sospenso i punti di dubbio. Ce ne sono alcune per le quali si prevede in realtà solo il progetto di fattibilità. È chiaro che

una scelta come quella di inserirle in questo decreto, di prevedere i commissari e quindi di considerarle non solo opere complesse ma anche opere da completare, è una strada importante, e su questo, signor Ministro, magari lei ci può aiutare.

Per il resto ritengo questi i due punti principali. Sui commissari ha già fatto molta chiarezza, quindi non serve che io aggiunga altro. Magari se dovesse venire qualche riflessione e dubbio da parte di altri colleghi in relazione al parere che dobbiamo elaborare per la nostra competenza, interverrò successivamente. Ringrazio il Ministro per la serietà, l'attenzione e l'energia e che ci ha mostrato in questo primo confronto. Grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie, onorevole Pezzopane. Senatore Mallegni.

**MASSIMO MALLEGNI** (*intervento da remoto*). Ringrazio lei, presidente, e ringrazio il presidente Coltorti. Auguro al Ministro un buon lavoro e spero che ci potrà essere un confronto serio e importante.

Ora non vorrei rovinare tutto questo idillio che ho ascoltato nei minuti precedenti, ma io avevo capito che la maggioranza di Governo era cambiata. Poi parlerà meglio di me il collega Diego Sozzani, che è anche responsabile nazionale, per quanto ci riguarda, di tutto l'aspetto infrastrutturale, opere pubbliche eccetera; però io da presidente di gruppo dell'8<sup>a</sup> Commissione del Senato francamente devo dire che noi ci siamo trovati un elenco di 58 opere con annessi commissari. Sin dall'inizio abbiamo avuto la voglia, sempre nell'interesse generale del Paese, di tentare di migliorare questi tipi di interventi, e se mi permettete anche di scegliere altre opere peraltro già finanziate e in ogni caso già previste, ma diverse da quelle dell'elenco che il Governo aveva predisposto. Ora io capisco che il Ministro Giovannini fa il tecnico, ma comunque la sua partecipazione a Governi politici l'abbiamo già vista.

Apprezzo il lavoro dei due relatori, entrambi del Partito Democratico, il collega D'Arienzo e la collega Pezzopane che ha appena parlato, ma noi abbiamo l'ambi-

zione di portare all'attenzione del Governo, non dico buttando via mesi, ma qualche giorno, che ci fa un po' preoccupare il fatto che esso prenda il pacchetto bello confezionato e dica che da lì non si esce, oppure, nella logica garantista che ci contraddistingue, che dica i commissari così vanno, così sono e avanti tutta. Mi preoccupa parecchio questo tipo di impostazione e mi preoccupa altrettanto il fatto che il Ministro abbia voluto ribadire, e lo dico...

PRESIDENTE. Non la sentiamo più. Ora sì.

MASSIMO MALLEGGNI (*intervento da remoto*). La ringrazio, presidente. Dicevo, trovo altrettanto singolare il fatto che l'elenco sia quello e non si schioda, legato anche al rapporto con le regioni. Ora, io capisco il punto di vista della collega Pezzopane. Tuttavia, la Conferenza delle regioni e delle province autonome è stata fatta crescere e nascere appositamente per avere una relazione d'insieme delle problematiche che provengono dal territorio. Bonaccini, che notoriamente non è un iscritto di Forza Italia, ha un atteggiamento estremamente propositivo e concreto anche nel rapporto con gli altri colleghi presidenti: raccoglie le istanze vere, reali e anche di interconnessioni interregionali importanti. Io su questo invito il Ministro a rivedere un po' l'impostazione. Se poi ci dite: « Questo è il pacchetto; se vi va bene è così, se non vi va bene va bene lo stesso », avremo modo sicuramente di discuterne in ambito politico, e ovviamente lo faremo.

L'ultima questione, che francamente mi ha lasciato abbastanza basito, è il fatto che la Tirrenica sia sfuggita al documento. La Tirrenica non è sfuggita al documento, cara collega Pezzopane: la Tirrenica non è stata inserita nel documento, perché chi le parla ne ha fatto richiesta come minimo venti volte, sia al precedente Ministro che all'interno della Commissione. Detto questo, Forza Italia è disponibile a stabilire un rapporto serio e concreto di collaborazione; però ho la sensazione che se questa cosa fosse esclusivamente unilaterale, qualche problema probabilmente ci sarebbe. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, senatore Mallegni. Do ora la parola all'onorevole Bruno Bossio.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Bene, grazie. Saluto il Ministro. Devo dire che questo primo incontro è su un atto sicuramente molto puntuale, ma inevitabilmente affronta la questione più complessiva dello sviluppo infrastrutturale del Paese. Vorrei qui ripetere (perché purtroppo bisogna ripetere) alcune questioni che sono state affrontate già all'interno della Commissione, ma che è giusto portare alla conoscenza del Ministro, anche perché queste cose le abbiamo dette sia a RFI (Rete ferroviaria italiana) che ad ANAS. Io credo, e penso che la consapevolezza del Ministro ci sia in maniera forte, che il DEF, e in particolare l'allegato « Italia veloce », non possa essere altra cosa rispetto al *Recovery*. È chiaro che si parte da opere che sono commissariate per velocizzare l'intervento, ma sono appunto opere strategiche, e penso che la filosofia del *Recovery* sia comunque quella di investire, per quel che riguarda le infrastrutture, complessivamente in opere strategiche che abbiano il segno della sostenibilità.

A proposito della nuova denominazione del Ministero, si usa il plurale sulle « mobilità sostenibili »; però vorrei dire che le mobilità al Sud non esistono proprio, e questo è un punto di partenza. Tra l'altro leggevo proprio adesso le dichiarazioni di Gentiloni, che ricorda come Spagna e Italia abbiano avuto un finanziamento molto più importante di altri Paesi europei proprio perché ci sono tre divari fondamentali: genere, generazione e territorio.

Il Sud non è un luogo dove si possa semplicemente riequilibrare l'investimento col 34 per cento, che è un diritto legato alla popolazione che purtroppo non è stato esercitato negli anni precedenti. Rispetto al Sud bisogna recuperare quello che non si è fatto, e bisogna recuperarlo con questo provvedimento e ancor di più con il *Recovery*. Ma come giustamente evidenziava la collega Pezzopane, bisogna capire anche le fonti di finanziamento su alcune opere che sono ricomprese in questo atto 241 e nel *Recovery*. Una per tutte, l'alta velocità Sa-

lerno-Reggio Calabria. Nell'allegato al DEF del giugno 2020 ancora non era pronto, perché era stato approvato nel decreto di un mese prima, lo studio di fattibilità sull'alta velocità Salerno-Reggio Calabria, studio di fattibilità che RFI ci ha detto che era praticamente pronto e che ci sarebbe stato presentato entro fine febbraio. Naturalmente l'avvicinarsi del Governo ha portato dei ritardi, ma questo studio c'è. E bisogna partire da questo studio se vogliamo parlare di quel che riguarda, per esempio, l'opera strategica prevista nell'atto 241 sull'alta velocità, dove sono previsti 2 miliardi per degli interventi che non sappiamo in questo momento se erano prioritari allora, a giugno 2020, se sono rimasti prioritari oggi, a fronte di uno studio di fattibilità che ci deve dire finalmente quando inizia l'investimento sull'alta velocità. Non possono essere sicuramente 2 miliardi. Saranno 10, saranno 15, saranno 20, non lo so; aspettiamo questo studio di fattibilità. Ma tutta l'impostazione deve essere valutata rispetto a questa presentazione. Se noi non sappiamo che cosa succede rispetto al complessivo investimento, non possiamo effettuare una valutazione, sia rispetto all'atto 241 sia rispetto ai soldi che possono essere previsti nel *Recovery Plan* riguardo allo sviluppo dell'alta velocità.

Io finisco qui. Poi potrei parlare anche dell'altra opera del Sud, che è la 106, ma lì abbiamo già approfondito con l'ANAS, e comunque sappiamo che le strade poi hanno un percorso diverso rispetto alle ferrovie, perché il *Recovery* dà un'indicazione molto precisa sulla sostenibilità e sul *green*. Però una cosa anche qui è certa: i prossimi contratti di programma, in particolare quelli RFI-MIT (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) e ANAS-MIT, che come anche qui ci ha mostrato RFI nella presentazione sono stati per 10-15 anni all'80 per cento investimenti sul Nord (perché bisognava completare l'alta velocità fino a Napoli e poi anche a Salerno), oggi dovranno contemplare in maggioranza l'investimento sulla mobilità al Sud. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Bruno Bossio. Onorevole Maraia.

GENEROSO MARAIA. Grazie. Mi associo agli auguri di buon lavoro fatti dal presidente e dai colleghi e riparto dalle due osservazioni contenute nel documento che abbiamo avuto dalla Conferenza Stato-regioni, che parlano di due criticità essenziali: quella relativa alla scelta delle opere da inserire e quella relativa alla scelta dei commissari che dovranno seguire queste opere. Ebbene, io condivido la criticità che emerge da questo documento, che è messa anche in chiaro dal presidente Bonaccini, il quale dice che ci sono addirittura delle opere che non necessitano del commissariamento e nonostante questo sono presenti fra le 58 opere; e ci sono invece delle opere che hanno necessità di essere commissariate, perché nel tempo ferme e che quindi è necessario completare proprio attraverso la nomina di un commissario, ma purtroppo sono assenti.

Io quello che chiedo al Ministro è se questo elenco di 58 opere è cristallizzato così come è oggi o, attraverso la concertazione di cui ha parlato anche il Ministro, necessaria attraverso dei contatti bilaterali, se questi contatti bilaterali porteranno a quello che chiedono le regioni, e cioè un'integrazione e una correzione dell'attuale piano di opere. Questo anche alla luce di un altro elemento che emerge dalla lettura del documento, perché il documento parla di nove interventi da parte di nove regioni più la Sardegna e mancano alcuni riferimenti da parte di altre regioni, vedi la regione Campania. A me fa molto piacere che il Ministro abbia precisato che tra le opere prioritarie non ci sono solo le strade o le ferrovie, ma ci sono anche le opere idriche e la rete idrica. Bene, la rete idrica campana ha bisogno di un intervento massiccio e cospicuo, e ha bisogno del commissariamento, proprio perché si tratta di una regione che dà l'acqua ad altre quattro regioni del Centro-Sud. In questo mi associo all'appello lanciato da chi mi ha preceduto, e cioè di riequilibrare gli investimenti al Sud. Credo sia necessario, e chiedo al Ministro se condivide questa mia riflessione, vincolare l'approvazione del piano, e quindi di questo elenco di 58 opere, a un

accordo preliminare da prendere con tutte le regioni in Conferenza Stato-regioni.

Dall'altra parte c'è l'altra criticità, la seconda domanda relativa alla scelta dei commissari. I presidenti di regione (qui non condivido però il loro ragionamento) dicono che vogliono essere coinvolti legittimamente nella scelta delle opere, ma vogliono essere coinvolti anche nell'individuazione e nella nomina dei commissari. Qui però c'è un problema, perché i presidenti di regione dovrebbero fungere più da controllo rispetto ai commissari. Dovremmo evitare che le due figure di presidente di regione e commissario straordinario alle opere coincidano. Volevo chiedere se c'era questa intenzione, o la volontà era quella di dividere le funzioni di commissario straordinario rispetto a quelle del presidente della regione. Grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie, onorevole Maraia. Ovviamente non per interferire nella discussione, però mi è parso di capire dall'intervento del Ministro Giovannini un'apertura molto chiara sul tema di un eventuale secondo elenco. Forse questo potrebbe aiutare anche la composizione dei vari temi che sono stati legittimamente sollevati nel corso della discussione. Do ora la parola all'onorevole De Lorenzis.

**DIEGO DE LORENZIS** (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Io ringrazio anche gli altri presidenti delle Commissioni e il Ministro Giovannini, al quale va il nostro augurio di buon lavoro come Movimento 5 Stelle. Le dico sinceramente subito che come Movimento 5 Stelle abbiamo apprezzato molto il cambio nel nome del Ministero. Credo fosse il momento giusto per dare anche un segnale di cambiamento radicale già fin dal nome del Ministero, che auspichiamo non corrisponda a un cambiamento soltanto formale ma a un cambiamento di sostanza e di visione. Come il Ministero della transizione ecologica, anche il Ministero delle infrastrutture finalmente dà un segno tangibile del fatto che non è più tempo di investire in infrastrutture inutili e mobilità insostenibile, ma di concentrarsi sulla nuova resilienza che le infrastrutture e la mobilità devono avere.

Vengo al tema dell'audizione, cioè al commissariamento delle opere. Io, a nome anche del Movimento 5 Stelle della Commissione trasporti della Camera, ribadisco che ci deve essere più attenzione alla coesione sociale e al riequilibrio territoriale degli investimenti.

Credo che con questo primo elenco di opere si vada nella giusta direzione rispetto al passato. Riteniamo magari che non sia ancora sufficiente e che, come anche detto dalle istituzioni europee, le risorse del PNRR vadano stanziare a vantaggio anche del Nord Italia. Paradossalmente investendo nel Sud e nelle aree interne è evidente che tutto il Paese ne beneficia. Da questo punto di vista so anche della sensibilità personale del Ministro e su questo non ho che da augurargli ancora buon lavoro.

Per quanto riguarda il tema delle nomine dei commissari, abbiamo apprezzato molto il passaggio sull'alta capacità delle persone individuate, dei candidati commissari, perché sono persone con un profilo di spessore elevato dal punto di vista tecnico-amministrativo, come ha ricordato giustamente il Ministro; non perché non ci siano stati o non ci possano essere buoni commissari di estrazione politica, ma perché evidentemente in questa fase abbiamo bisogno di persone che conoscano bene le opere, che conoscano le criticità e il rallentamento nella realizzazione di queste opere e che abbiano anche molta cognizione di causa di quelle che possono essere le complessità per cui queste opere sono state inserite nell'elenco. Da questo punto di vista riteniamo giusta la nomina di questi commissari.

Forse si potrebbe prevedere, magari nei prossimi provvedimenti, nei prossimi elenchi, la nomina di un numero più ristretto di commissari. Questo perché banalmente, come ha dimostrato anche il commissariamento della Napoli-Bari e della Palermo-Catania, nominare gli amministratori delegati — penso del gruppo FS o della società RFI e di ANAS — permetterebbe di avere quella celerità, quella competenza e quella capacità di affrontare le complessità per tenere insieme il numero ristretto di commissari e d'altra parte riuscire a seguire

bene con le strutture di queste aziende tutte le opere che vengono commissariate. Poi evidentemente per le opere idriche o per altri tipi di opere si può far riferimento anche a delle figure dirigenziali del Provveditorato delle opere pubbliche, mantenendosi comunque non su 50 commissari ma magari su 5-10, un ordine di grandezza inferiore.

Approfitto della presenza del Ministro per ricordare e porre alla sua attenzione il fatto che oggi tanti colleghi dicono che molte opere in Italia sono bloccate dalla burocrazia. L'opinione pubblica viene sicuramente coinvolta dai *media* con questi grandi titoloni delle opere bloccate dalla burocrazia. Vorrei fare un cenno su questo. Molte delle infrastrutture strategiche per il nostro Paese sono in attesa di alcuni pareri che vengono rilasciati da alcune strutture ministeriali, organismi a volte indipendenti. Tre di queste, che il Ministro sicuramente potrà attenzionare e monitorare, sono quelle che richiedono un grande numero di giorni, anzi di mesi, se non addirittura di anni, rispetto al termine fissato *ex lege*. Parlo della Commissione tecnica VIA-VAS (Valutazione di impatto ambientale – Valutazione ambientale strategica), del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che in questo caso dipende dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e delle Sovrintendenze per quanto riguarda il MiBACT (Ministero per i beni e le attività culturali e il turismo).

Per velocizzare le opere, evitando di ricorrere spesso a commissari che peraltro non hanno neanche il potere di sopravanzare questi pareri, forse andrebbe deciso o un potenziamento di questi organismi, qualora ci fossero delle penurie dal punto di vista delle risorse umane e strumentali; oppure evidentemente i dirigenti che sovrintendono al rilascio di questi pareri devono essere interessati quotidianamente e fornire un *report* dello stato di avanzamento. Immagino che una cabina di regia che coinvolga queste tre strutture permetterebbe di accelerare. Spesso questi pareri vengono dati in sequenza, mentre forse una valutazione in parallelo della stessa opera da parte di questi tre enti permetterebbe di

velocizzare ulteriormente il rilascio degli atti per l'*iter* procedurale di autorizzazione.

PRESIDENTE. Andiamo a chiudere, onorevole De Lorenzis.

DIEGO DE LORENZIS (*intervento da remoto*). Chiudo, presidente. L'altra osservazione che mi sento di fare al Ministro è quella di evitare di ricorrere a commissariamenti perenni. Dovremmo provare a tornare sulla strada dell'ordinario, e questo forse potrebbe dover richiedere alcune variazioni ulteriori al Codice degli appalti che è stato già modificato più volte nell'arco degli ultimi anni; ma dovremmo immaginare di essere un Paese che, al di là del PNRR, negli investimenti ordinari che si fanno nelle varie infrastrutture riesca a essere una macchina che spende i soldi, li spende bene e che ha quindi un monitoraggio attento e quotidiano su questo. Forse il Codice degli appalti potrebbe aver bisogno di qualche modifica, a valle di un'applicazione che ancora oggi richiede forse del tempo per capire quali sono le criticità.

L'ultima richiesta che rivolgo al Ministro esula un po' dai commissariamenti. Noi abbiamo avuto in audizione RFI o altri soggetti che ci hanno detto quali sono i progetti che hanno un finanziamento nel PNRR. È paradossale che la Camera e il Senato, il Parlamento italiano, non abbiano ad oggi trasparenza sulle schede dei singoli progetti per capire come i totali del Piano si sono composti. Non abbiamo paradossalmente abbastanza trasparenza per poterci esprimere sul PNRR con cognizione di causa quanto ai singoli progetti. Grazie.

PRESIDENTE. Sì. Onorevole De Lorenzis, colgo l'occasione intanto per informarla che comunque abbiamo chiesto di avere i progetti. Su questo punto in ogni caso il Ministro ha già dato disponibilità per venire, sia per le linee generali che per il *Recovery*, nei prossimi giorni; per cui parleremo senz'altro anche di questo. Do la parola al senatore D'Arienzo e colgo l'occasione per chiedere al presidente Coltorti se ci sono altri interventi dal Senato, in

modo tale da garantire l'alternanza nel momento in cui passiamo la parola.

MAURO COLTORTI. Scusate. Io vorrei raccomandare la sinteticità, perché siccome ci sono tantissimi che vogliono intervenire sia alla Camera che al Senato e non abbiamo contingentato i tempi, suppongo che se andiamo avanti così andremo molto « lunghi »; quindi mi raccomando di essere sintetici. Grazie.

PRESIDENTE. In effetti è corretto. Cerchiamo di dare una mano. Prego.

VINCENZO D'ARIENZO. Grazie, presidenti. Signor Ministro, piacere di conoscerla. Io ritengo che se siamo nelle condizioni favorevoli di poter aderire a un provvedimento di questa natura è perché nel passato il Parlamento ha messo in atto alcuni provvedimenti che hanno favorito tutto ciò, e faccio riferimento al decreto « Sblocca cantieri » e poi al successivo decreto « Semplificazioni ». La politica si è assunta un ruolo importante in questa vicenda, nella velocizzazione della realizzazione delle infrastrutture, e di questo ovviamente sono felice.

Ho ascoltato con interesse i criteri che ci ha posto il Ministro. Peraltro io sono il relatore di questo provvedimento in questa Commissione, quindi mi interessava molto questo tipo di audizione. Devo dire che — lo dico con assoluta serenità — rispetto ai criteri che sono stati indicati ritengo che possa esserci un problema nel rapporto tra il Governo e il Parlamento, sia con riguardo al parere che devo esprimere prossimamente, sia con riguardo al prossimo provvedimento di giugno. Io ritengo — non a caso ho fatto questo tipo di premessa — che la politica e il Parlamento debbano avere un ruolo. Rispetto a quei criteri eccessivamente restrittivi (valenza ecologica, resilienza, transizione verso la maggiore competitività, finanziamento con il Piano nazionale di ripresa e resilienza, le priorità dei fondi europei) alla fine il Parlamento rischia di non giocare alcun ruolo. Interrogo me stesso e interrogo i colleghi su

quale sia la modalità migliore per partecipare a questo tipo di discussione.

Io penso che oltre a questi criteri ve ne possano essere anche altri, come per esempio il valore della produzione di un'opera, il fatto che si incrementi l'efficienza territoriale, la strategicità delle infrastrutture (qualcuno che è intervenuto prima di me vi ha fatto riferimento), opere che sono già presenti nei contratti di programma. Noi abbiamo la possibilità anche di osare, in un rapporto virtuoso, non conflittuale, con il Governo; ma se pensassimo che l'approccio nei confronti di questo tema debba essere solo ed esclusivamente « tecnicistico » noi potremmo commettere un errore, perché è la politica che viene valutata dai cittadini italiani, non i tecnici che sono stati finora indicati. Lo dico perché chi mi conosce sa che non ho condiviso del tutto la nomina di commissari solo tecnici, per le ragioni alle quali ho fatto riferimento. Peraltro, come sapete, sui commissari eravamo rimasti che il provvedimento sarebbe stato in due fasi: prima le opere, poi i commissari; poi purtroppo la riflessione istituzionale non è andata in quella direzione. Chiudo, signor Ministro, su questo delicato rapporto tra Governo e Parlamento.

Secondo, ho condiviso quando è stato detto dal collega che mi ha preceduto. Alcune tematiche sulla velocizzazione delle opere non dipendono dagli enti locali, ma dipendono dagli stessi Ministeri ai quali varie Commissioni fanno riferimento. Sono stati citati il Ministero dell'ambiente, dei beni culturali e a volte addirittura anche il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Una riflessione con il Ministro io la avvierei su queste tematiche, perché è compito di tutti fare in modo che si vada il più velocemente possibile, sempre con la stessa stella polare: alla fine è la politica che viene giudicata, non i tecnici.

MAURO COLTORTI. Darei la parola al senatore Fede che mi ha chiesto di intervenire, sempre raccomandando a tutti la sinteticità.

GIORGIO FEDE. Assolutamente sì. Grazie, presidenti. Grazie, Ministro. Ben tro-

vato: è la prima volta che ci incontriamo ed è un'opportunità per confrontarci. Io prendo spunto un po' dagli incontri e dagli interventi precedenti. Chiaramente stiamo affrontando tutti quanti, e lei sarà a capo di questo lavoro, un momento difficile attraverso tutte queste azioni e questi provvedimenti che stiamo adottando: parliamo dei commissari, del PNRR. Tutto quanto è conseguenza di una storia delle infrastrutture pubbliche italiane che non ha dato un messaggio di efficienza e di grande correttezza.

Partiamo da qui, ma riprendendo le parole del collega D'Arienzo dobbiamo comprendere bene come coniugare gli interessi nazionali con i ritardi storici e strutturali — parliamo di commissariamenti di opere che sono ferme da decenni, quindi necessità impellenti —, fermo restando il fatto che i commissari servono per dare una spinta ma non si può commissariare la politica. Questa non è assolutamente una forma di critica a questa storia che stiamo vivendo insieme, ma corrisponde a ribadire, come hanno fatto molti altri colleghi, la centralità e l'importanza dei nostri ruoli rispettivi e di poter trovare quel giusto coordinamento che non vada né a prevaricare un'azione politica territoriale (non nel senso dell'efficacia e dell'interesse generale), e nemmeno a passare sopra a quelle che sono le sensibilità e le necessità dei territori.

Noi partiamo da queste opere che sono dettate da dei tempi, per esempio quelli del PNRR che impone l'esecuzione entro il 2026. Questo ha fatto partire delle scelte su opere già cantierate, già progettate, già pronte a essere utilizzate, ma chiaramente l'Italia ha tante necessità, dal Nord al Sud; aggiungo il Centro, che non è mai nominato e sta lì in mezzo con un ruolo ibrido. L'Italia è una, unica e indivisibile. Tutti i cittadini hanno pari dignità e tutti hanno necessità e spazi da colmare. Dovremo assolutamente lavorare su questo, evitando di fare regionalismi o interessi di parte, ma guardando l'interesse collettivo.

Concludo dicendo che questo deve essere fatto non solo per le opere che sono già nella pertinenza e nella competenza

dello Stato, ma butto uno sguardo e lancio l'idea anche di tante opere che sono necessarie, ma in maniera indiretta perché affidate a concessionari. Mi riferisco per esempio all'Autostrada Adriatica, che ha evidenti blocchi per l'allargamento delle corsie. Chiaramente queste opere non possono essere messe nel PNRR perché sono sottoposte ad altri tipi di rapporti con i contratti dei concessionari, ma anche quella è un'azione che dovremmo avere a cuore e che dovremmo seguire.

Concludo anche perché fuori, Ministro, tante volte sento che gli attori della politica locale hanno grosse aspettative, alcune spesso non calibrate e non opportune, ed è bene dare informazioni corrette. Detto questo, siamo pronti a lavorare con lei, consapevoli che sicuramente saprà dare giusto rilievo a tutte le componenti, comprese quelle parlamentari, e alle Commissioni competenti. Con questo la saluto, la ringrazio e buon lavoro. Arrivederci.

PRESIDENTE. Grazie, senatore Fede. Onorevole Zolezzi. Vi prego ancora di essere sintetici.

ALBERTO ZOLEZZI (*intervento da remoto*) Sì, faccio i miei migliori auguri al Ministro Giovannini. Concordo sul fatto di collegare l'atto 241 relativo alle nomine dei commissari anche al Piano nazionale di ripresa e resilienza. Ci dobbiamo riprendere da una pandemia e anche da alcune problematiche. Una è quella dell'inquinamento. Nel bacino padano abbiamo il 34 per cento del particolato prodotto dai trasporti. Anche solo questa potrebbe essere già una linea per migliorare questo piano di commissariamento, perlomeno per fare un collegamento da un punto di vista economico *in primis* a ciò che riduce il livello delle emissioni.

Purtroppo sono residue opere del passato, come il TAV Brescia-Padova. È incredibile che ci sia un TAV quando il resto della linea nel corridoio sarà semplicemente un potenziamento tecnologico e un miglioramento di capacità. Andiamo a spendere 10 miliardi per un'opera che ne potrebbe costare 2, essendo peraltro molto

più efficace. Poi si è visto che, nello specifico, il TAV nel bilancio costi-benefici aumenterà notevolmente le emissioni, e non servirà ai pendolari e neanche al trasporto delle merci. C'è invece un'opera, che è il raddoppio ferroviario tra Mantova, Cremona e Codogno, che potrà aiutare i pendolari e ridurre le emissioni.

Dispiace vedere che nelle bozze del PNRR si parla sempre del TAV Brescia-Padova come opera da finanziare, mentre invece non si parla di finanziare, per esempio, il tunnel della Pontremolese: 2 miliardi che potrebbero, secondo le stime, ridurre del 10 per cento il particolato nella Pianura Padana.

La invito a guardare questi aspetti. Secondo l'Agenzia europea ambientale sono 80 mila i decessi da particolato in Italia nel 2018, pre-pandemia, e 400 studi ci dicono che la pandemia è stata anche influenzata dalle polveri sottili del particolato. Abbiamo la Sicilia con le poveri desertiche fino a dicembre, che ha avuto un RT pazzesco, abbiamo Brescia da venti giorni con polveri sottili oltre il 70 per cento e un RT molto elevato. Sono spunti per cercare davvero di avere un Piano nazionale di ripresa e resilienza collegato anche a questa tragica pandemia. Grazie, Ministro.

DIEGO SOZZANI (*intervento da remoto*). Grazie a voi, grazie ai presidenti, grazie al signor Ministro della sua presenza oggi e delle comunicazioni che ci ha dato. Io sarò molto breve rispetto a quanto è già stato detto. Ci sono alcune considerazioni, Ministro, che andrebbero fatte, poi ci saranno i momenti di approfondimento. *In primis*, che i commissari non abbiano dei conflitti di interessi. Evidentemente è difficile che opere dell'ANAS possano essere gestite da un commissario dell'ANAS, perché, essendo un dipendente dello stesso ente, vi è un controllato e controllore e in Italia, come si sa, non sempre è una situazione idonea. Chiedo al Ministro se avete considerato questo elemento e se questo elemento che è stato considerato viene superato probabilmente dalle considerazioni che voi all'interno del Ministero avete fatto.

L'altro elemento riguarda l'elenco delle opere: mi sembra di comprendere che con

il nuovo Governo, secondo il modesto avviso mio e del mio gruppo, andrebbe strutturato un programma che abbia una valenza industriale, cioè che comprenda non solo la realizzazione di opere, ma anche di opere che siano interconnesse fra di loro. Faccio l'esempio dei porti, con lo sviluppo di tutto un sistema logistico a livello nazionale, visto che questa nazione è un balcone nel Mediterraneo, rispetto all'arrivo di queste merci e alla diffusione delle stesse sia in Italia che nel resto d'Europa. Vorrei quindi capire se la programmazione futura dello sviluppo infrastrutturale sottintende anche uno sviluppo di tipo industriale per l'intera nazione. Questo è il secondo punto sul quale ci tenevo a sentire il parere del Ministro in funzione della novità della maggioranza di questo Governo rispetto ai precedenti.

Infine la possibilità di conoscere la tempistica di realizzazione di queste opere. È già stato detto anche da chi mi ha preceduto che evidentemente i tempi tecnici di approvazione delle opere sono assolutamente non idonei rispetto a una programmazione di tipo europeo. Oltre a darci delle indicazioni su quale tipologia di opera, qual è il commissario, come mai è stato scelto e qual è la caratteristica della scelta che ha contraddistinto questo commissario, chiedo al Ministro di darci anche delle indicazioni sulla tempistica entro la quale queste opere teoricamente sono cantierabili e realizzabili in tempi massimi, perché mi sembra che la programmazione europea sia piuttosto stretta.

Questo lo dico perché, all'interno della valutazione VIA-VAS che il collega De Lorenzis prima citava, ci sono 640 opere ferme da anni che non ottengono la valutazione di impatto ambientale. Anche qua se un nuovo Ministero della transizione ecologica, che è stato citato più volte come elemento di grande novità, non dialoga con il Ministero delle infrastrutture, se non si parlano, se non vi è un'unica Conferenza dei servizi — uso un termine forse improprio rispetto all'approvazione ma lo faccio per semplificare — è chiaro che non si riescono a realizzare queste opere nei tempi idonei. Queste sono le domande che pro-

pongo alle Commissioni con la speranza di avere una risposta dal Ministro. Grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie, onorevole Sozzani. Io mi devo scusare perché nell'accordo con la presidente Rotta avrei dovuto dare la parola prima ad un altro onorevole. Ripristinerei quindi l'ordine e do la parola all'onorevole Muroni e poi all'onorevole Butti.

**ROSSELLA MURONI** (*intervento da remoto*). Buongiorno a tutte e tutti. Buongiorno Ministro, benvenuto in questa prima audizione. Io, per non rubare molto tempo, provo a ripartire proprio dalle parole d'ordine che ci ha dato il Ministro: innanzitutto la rapidità con cui noi dobbiamo procedere, la missione di sistema, la coerenza e la partecipazione, e mi riferisco in particolare al passaggio con le regioni, ma naturalmente anche al ruolo di noi parlamentari.

Io credo che sia assolutamente necessario — lo dico ai colleghi della maggioranza — rendersi conto anche del momento in cui siamo. Io credo che il criterio che ci deve guidare sia innanzitutto quello della coerenza con gli obiettivi che ci siamo dati non solo a livello europeo con il PNRR, ma anche a livello nazionale rispetto all'abbattimento delle emissioni e alla sostenibilità dei trasporti. Noi sappiamo che i trasporti sono tra i fattori maggiormente impattanti a livello di emissioni, di inquinamento (lo ricordava il collega Zolezzi che ha parlato prima di me). Io credo che dobbiamo procedere con dei criteri generali e di visione che ci evitino di entrare adesso in un corpo a corpo che allungherebbe i tempi e che farebbe fallire la missione prima del Governo, che è quella di dare piena attuazione a una serie di riforme e di interventi che questo Paese attende da anni.

Lo dico con molta schiettezza, ma anche con grande rispetto: personalmente anch'io avrei molte cose da dire, a partire dalla lista delle opere, ai criteri di scelta dei commissari e all'individuazione dei commissari stessi; ma se si parte da un punto di vista individuale o di parte è molto complicato. Io credo innanzitutto che il

Ministero, più che cambiare nome, faccia i conti con la realtà, con la fase storica in cui ci troviamo e con gli obiettivi che ci stiamo dando a livello europeo, con i paletti e le condizionalità *green* del PNRR, del *Next Generation EU* per meglio dire. Poi sì, certo, naturalmente c'è una molteplicità delle fonti di finanziamento, la collega Pezzopane lo sottolineava bene. Però io credo che sia anche necessario su questo cercare la coerenza più in generale sull'utilità delle opere stesse.

A me piacerebbe molto che noi cogliessimo l'occasione del *Next Generation EU* e del PNRR non solo per intercettare fondi — perché spesso viene raccontato solo così — ma anche proprio per immaginare un metodo diverso, a partire dalla misurabilità delle conseguenze e delle ricadute che un'opera ha o meno, per uscire da un'ottica di parte e invece ragionare su quello che realmente serve al Paese. Per fare questo — è giusto, è vero — ci vuole partecipazione, innanzitutto da parte delle regioni, e il Parlamento può svolgere un ruolo molto utile. Vi ringrazio.

**PRESIDENTE.** Grazie, onorevole Muroni. Onorevole Butti e poi onorevole Rixi.

**ALESSIO BUTTI** (*intervento da remoto*). Grazie presidente. Buon lavoro al Ministro. Per sintesi non esprimo alcune valutazioni politiche che pure avrei voluto esprimere — lo farò prossimamente — a partire dal cambio della denominazione del suo Ministero.

Sulla celerità che lei ha richiamato per l'espressione del parere delle Commissioni e quindi del Parlamento, io desidero dirle che abbiamo sollevato delle obiezioni, abbiamo rivolto dei quesiti al suo predecessore, che naturalmente sono rimaste lettera morta. Come lei stesso ha avuto modo di constatare, il primo era un DPCM raffazzonato; addirittura le opere non erano accompagnate dalle nomine dei commissari; insomma, era fatto veramente male. Non è certamente responsabilità del Parlamento se l'atto è stato rallentato, e anche in questo caso noi chiediamo di avere il tempo utile per poter ragionare con lei che peraltro è il nuovo Ministro.

Neanche io mi aspettavo la riproposizione delle 58 opere. Lei giustamente ha indicato l'ammontare di risorse necessarie, intorno ai 65-70 miliardi. Uno dei motivi per cui abbiamo rallentato i lavori era che chiedevamo di capire se fossero tutti disponibili e soprattutto quali fossero le fonti finanziarie a cui attingere. Naturalmente non abbiamo avuto una risposta ordinata sotto questo punto di vista, così come non abbiamo avuto risposte — e sono domande che rivolgo a lei, signor Ministro — in ordine ai criteri di selezione delle opere.

Sono state citate delle opere. Io da parlamentare del Nord della Lombardia ricordo, ad esempio, che ci sono da ultimare opere importanti come la Lecco-Bergamo, oppure la Pedemontana Lombarda, con il secondo lotto della tangenziale di Como, che è un'opera già finita, progettata, cantierabile domani mattina, ma che per motivi politici non ha avuto a disposizione le risorse che hanno avuto altre opere.

Lei ha chiesto se le Commissioni hanno idee diverse rispetto al Governo. La risposta è sì, senza alcun tipo di dubbio, e questo mi sembra anche normale.

Altre domande sul secondo DPCM, quello che potrà essere presentato entro il 30 giugno. Qui vorremmo capire quali saranno, ad esempio, le opere inseribili in quell'elenco, a quali criteri dovranno rispondere queste opere, se saranno gli stessi, se ci sarà spazio — lo chiediamo a lei, signor Ministro, perché le regioni lo chiedono a noi, stranamente c'è questo cortocircuito di rapporti tra Stato e regioni — ci sarà spazio, dicevo, per nuove opere indicate dalle regioni? Ci sarà spazio per opere, come dicevo prima, non finanziate ma pronte per essere immediatamente cantierabili, e che peraltro risponderebbero ai requisiti necessari per avere un commissario? Queste sono domande per noi importanti, e vado alla conclusione.

Contrariamente a quanto hanno fatto notare alcuni colleghi prima, a noi interessa poco l'indicazione che verrà offerta dei commissari. Basta che rispondano ai requisiti, che ci siano dei criteri trasparenti, e speriamo ovviamente che siano dei professionisti seri. Anche perché — e questa

è l'unica domanda che le rivolgo sulla questione dei commissari — ci era stato indicato che per la Ragusana, così come diceva il CIPE, sarebbe stato commissario il presidente Musumeci, poi invece abbiamo visto essere indicato un funzionario ANAS, l'ingegner Celia. Anche qui vorremmo una sua opinione, una sua valutazione.

Lei ha detto, e concludo davvero, che ci sono delle priorità, e questo lo sappiamo. Le priorità le indica il territorio. È difficile che il Governo conosca le priorità dei singoli e più reconditi territori. Questo ovviamente lei lo comprenderà perfettamente.

Sono diverse le fonti di finanziamento. Questo vuol dire che le risorse sono disponibili e che nuove opere già pronte possono essere cantierabili. Grazie, presidente, e grazie, signor Ministro.

EDOARDO RIXI (*intervento da remoto*).  
Grazie, presidente. Grazie signor Ministro.

Noi come Lega abbiamo ascoltato con interesse le indicazioni che ha dato in apertura il Ministro e abbiamo anche letto con interesse alcune dichiarazioni stampa dei giorni scorsi. Le dico la verità, non amiamo questo decreto per come è stato impostato e per la scelta delle 58 opere, non tanto con riguardo ai commissari quanto alle priorità a livello nazionale e allo scarso legame che hanno in questa fase con PNRR o con i fondi del *Recovery*. Riteniamo che i commissari straordinari dovrebbero agire anche e in particolare su quelle opere che vengono integralmente finanziate con i fondi del *Recovery*, in modo da riuscirle a completare entro il 2026.

Ci sarebbe piaciuta una visione sui grandi corridoi europei e sulle grandi opere di collegamento a livello nazionale, come in parte avevano chiesto anche le regioni. Vorrei ricordare che queste opere di fatto non sono state scelte con la Conferenza Stato-regioni, ma sono state scelte direttamente dal Ministero e da Palazzo Chigi, senza andare a individuare quelle che erano le priorità.

Detto questo, capiamo bene che siamo in un momento in cui si insedia un Governo di unità nazionale che raccoglie provvedimenti che sono già in stato avanzato di esame, ed è evidente che non vogliamo

metterla né in difficoltà né creare problemi eventualmente sull'approvazione del documento; però la filosofia con cui è partito questo documento non ha rappresentato un tentativo di andare a completare quelle che secondo noi sono le opere prioritarie e neanche di dare risposte puntuali ad alcune esigenze a livello territoriale. Abbiamo alcune opere che non sono neanche integralmente finanziate; ci sono alcune opere che prendono in parte fondi sul *Recovery* e in parte non sul *Recovery*. C'è un po' di confusione secondo me nella tabella.

Anche dal punto di vista proprio organizzativo, quando si andrà a discutere sul *Next Generation EU* e sulla disposizione del PNRR, forse dovrà esser fatto qualche aggiustamento. Voglio ricordare alcune criticità, almeno tre. La prima: mancano 250 milioni sul primo lotto della diga di Genova, che devono essere trovati entro giugno di quest'anno altrimenti l'opera non potrà partire, nonostante il fatto che si potrebbe già iniziare con i progetti definitivi ad ottobre, con l'assegnazione degli appalti. La seconda: manca e comunque doveva essere in fase di completamento, inaugurata almeno già un anno e mezzo fa, la superstrada in Valtrompia. In ultimo il ponte di Albiano, che è un'opera a mio avviso simbolica che unisce due regioni, la Liguria e la Toscana, che è caduto durante la prima ondata del Covid l'anno scorso; è un'opera che vale pochi milioni di euro, ma che sostanzialmente al momento si è sempre più rallentata tra le pastoie burocratiche. Non c'è notizia di una realizzazione rapida di tale opera quando in un Paese normale ci verrebbero meno di sei mesi per il ripristino.

Quello che noi ci aspettiamo è contemporaneamente la modifica del Codice degli appalti con particolare riguardo ai tempi, ad esempio attraverso l'utilizzo di modelli come quelli elaborati sul decreto «Genova», che consentono ad esempio di velocizzare tutti i passaggi, rendendo contemporanei i vari *step* delle progettazioni e anche delle verifiche ambientali, e facendo in modo di poter avere un Codice molto più simile a quella che è la direttiva europea,

che consente, in momenti di emergenza e nel momento in cui si va anche normalmente a dare delle priorità, di poter accelerare in maniera considerevole le opere.

Poi, ripeto, sui commissari ci eravamo espressi, ma non è questo l'argomento che oggi vorrei portare all'attenzione. Quello che noi diciamo è che siamo pronti per la piena collaborazione. Ci auguriamo che tutte le forze politiche riescano a trovare dei momenti di sintesi, perché sennò diventa veramente complicato parlare in 200 o in 150. Bisognerebbe fare una sintesi secondo me all'interno dei gruppi politici per andare a individuare le priorità di ogni singolo gruppo per poi potersi confrontare in maggioranza, perché già è difficile in una maggioranza con due o tre partiti; con una maggioranza ampia come questa evidentemente è molto difficile.

La cosa che noi riteniamo importante è un confronto anche con le regioni. Come Lega e come centrodestra governiamo la maggioranza delle regioni italiane, e crediamo che sulle opere sia necessaria comunque una condivisione di priorità anche con i governatori delle regioni interessate, proprio per andare a finalizzare gli interventi nella maniera più costruttiva possibile. Poi ovviamente siamo a disposizione. Le auguriamo buon lavoro.

Per quanto riguarda questa lista e il prosieguo, siamo critici ma collaborativi, nel senso che non riteniamo che non sia accettabile partire da questa lista. Ci auguriamo che altre opere possano entrare e che entri la filosofia dei grandi corridoi europei, perché sennò rischiamo di andare a finire su opere di scarso valore economico e industriale per il Paese, lasciando indietro gli interventi assolutamente più importanti e più strutturali sulle grandi direttrici che a mio avviso in questo momento dovrebbero essere anticipati per consentire al Paese di raggiungere almeno una dorsale infrastrutturale importante. Anche la capacità ferroviaria su merci va incrementata prima del 2030, perché oggi purtroppo molti interventi sono differiti nel tempo e riteniamo che non siano al passo con quello che ci richiede il mercato e

soprattutto il nostro settore industriale. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Rixi. Do la parola all'onorevole Fregolent per l'ultimo intervento. Se non ci sono altri senatori che chiedono la parola, io direi che questo è veramente l'ultimo intervento.

SILVIA FREGOLENT. Ringrazio il Ministro per il suo intervento e ovviamente gli auguro un buon lavoro.

Vado per *flash*. Sicuramente il provvedimento che abbiamo in esame con le 58 opere non è sufficiente né per come è nato, cioè senza un reale confronto con le regioni – e una prima domanda che le faccio, signor Ministro, è come intende recuperare questo rapporto, perché altrimenti diventa molto complicato realizzare le opere – e in secondo luogo perché manca una strategia più generale.

Noi come Italia Viva presentammo già, soltanto nel 2019, il « piano *shock* », prima ancora della pandemia, rendendoci conto poi proprio durante la pandemia di quanto fossero importanti le infrastrutture nel nostro Paese, sia le infrastrutture che lei ha elencato, sia quelle digitali, so che c'è anche un Ministero diverso, ma anche la digitalizzazione tiene tutto insieme un intero Paese.

Il PNRR ci dà un'opportunità, quella di rendere le opere infrastrutturali strategiche e soprattutto adottare delle visioni. Lo dico da torinese, sono anche un po' stufo di sentire parlare di ferrovia in alternativa all'autostrada o di infrastrutture portuali scollegate dai collegamenti ferroviari e autostradali. Così facendo, noi abbiamo perso interi mercati di trasporto merci, che preferiscono Rotterdam a noi che siamo circondati da mare e che abbiamo dei porti che non sono evidentemente all'altezza, ma che soprattutto abbiamo infrastrutture che non sono poi all'altezza, anche una volta superato questo elemento.

Il secondo elemento critico di quell'elenco delle opere è che effettivamente non c'è una coerenza per quanto riguarda il finanziamento, essendo queste finanziate in vari provvedimenti, però bene il suo

richiamo alla semplificazione sia per quanto riguarda il *Recovery* che per quanto riguarda gli altri punti.

Voglio sottolinearlo, è giusto il suo riferimento alle risorse idriche. Ho avuto modo di dirlo anche durante la discussione generale davanti al Presidente Draghi: la risorsa acqua in questo Paese è trattata malissimo, non soltanto per le opere, le reti, che sono vetuste – talvolta sono migliori quelle che abbiamo ereditato dagli antichi Romani piuttosto che quelle costruite durante il *boom* economico – ma soprattutto ancora una volta non c'è un elemento determinante, come ad esempio l'uso e riuso delle acque piovane. Noi continuiamo a sprecarle. Non abbiamo rinnovato grandi dighe per l'accumulo dell'acqua e quindi il nostro Paese ha sempre un'emergenza idrica.

Chiudo con una visione, così poi faccio delle domande puntuali. È ovvio che i commissari sono un elemento che serve per andare avanti con le opere in un momento di emergenza. Bisogna far ripartire questo Paese. Questo Paese ha bisogno di occupazione, di far circolare l'economia. Il commissariamento delle opere serve a rendere tutto più rapido. Dopodiché bisognerà valutare come standardizzare un modo più semplice per fare le opere. Qualcuno richiamava il decreto « semplificazioni ». Quella è stata un'occasione perduta, perché abbiamo fatto il massimo sapendo però che ci sono delle regole del gioco che vanno modificate o sarà sempre una semplificazione parziale.

Innanzitutto il Codice degli appalti, qualcuno l'ha richiamato. Bisogna sburocratizzarlo e semplificarlo. Questo non vuol dire dare spazio alla criminalità organizzata. Spero che questo sia un Paese normale dove si possono fare regole semplici. Anzi, nella complessità delle regole spesso la criminalità e la corruzione hanno la meglio.

Secondo: la Bassanini forse è la più grande rivoluzione che possiamo fare. Sentivo colleghi che parlavano delle lungaggini burocratiche nelle firme di alcuni Ministeri. C'è la paura della firma, ma è una paura normale, perché dietro l'angolo c'è la magistratura. O depenalizziamo chi ha determinati incarichi o dobbiamo cambiare

la Bassanini, perché altrimenti non ci sarà mai nessuna norma sulle semplificazioni che avrà un risultato. Dobbiamo modificarla. Si fa sempre, dopo anni, una verifica di quanto ha funzionato una determinata legge e quanto non ha funzionato. Modifichiamo i punti che non hanno funzionato.

Vado alle domande a lei direttamente riferite, dopo un preambolo politico più generale. Uno: come tende a recuperare in questo DPCM il rapporto con le regioni, che è stato oggettivamente infranto? Due: quale fotografia di infrastrutture e di rapporti tra le infrastrutture intende dare anche nella riscrittura del PNRR, che immagino e mi auguro venga riscritto? In terzo luogo le chiedo, in un'ipotesi di stabilizzazione della normativa sugli appalti, se intende pensare ad un modello Genova — che prevedeva un commissario, però un commissario inteso come amministratore locale — che possa riequilibrare le lungaggini burocratiche che ancora oggi rendono vano ogni tentativo di fare infrastrutture serie.

**PRESIDENTE.** Grazie, onorevole Fregolent. Si è iscritto a parlare ancora il senatore Cioffi.

**ANDREA CIOFFI.** Grazie, Ministro. In merito ai commissari io penso che la cosa più importante è che siano bravi, che siano ingegneri, tecnici, che sappiano fare il loro mestiere; non mi interessa che siano politici. Questa è la mia posizione, e penso che sia una posizione corretta sulla quale dobbiamo lavorare.

Per quello che riguarda altre cose, io sento continuamente dire che il modello Genova è la panacea di tutti i mali. Noi lo conosciamo bene, è stato inserito nell'ordinamento, nel pensiero e nella costruzione quando crollò il ponte di Genova e il Ministro delle infrastrutture era un Ministro del Movimento 5 Stelle. Però, ricordiamolo, il modello del ponte di Genova è un *unicum*, perché si trattava di ricostruire un'opera alla stessa quota, sullo stesso piano di sedime. Dobbiamo stare molto attenti ad applicare le cose giuste nelle situazioni giuste. Il tempo che si perde per la realizzazione di un'opera, quello legato alla fase

di gara, è un tempo molto piccolo rispetto al tempo che si perde nella fase di progettazione e nella fase di esecuzione. Dobbiamo stare molto attenti. Quando diciamo di cambiare il Codice degli appalti, va bene, bisogna semplificarlo, sono d'accordo, ma bisogna mantenere un fortissimo baluardo di legalità, perché la fase di gara, come tutti noi sappiamo, è una delle fasi più critiche. Una cosa che potremmo fare sarebbe chiedere alla Commissione, al Commissario della concorrenza, di applicare per questa fase l'articolo 97, comma 8, del Codice degli appalti anche per gli appalti sopra soglia. Noi possiamo chiedere di applicare il metodo del taglio automatico delle ali, un sistema molto rapido che ci permette rapidamente di arrivare all'aggiudicazione anche per gli appalti sopra soglia. Questa è una proposta che le lancio.

Poi c'è il tema delle opere che abbiamo elencato. I tempi sono stretti e bisogna essere rapidi ed efficaci. Ricordiamoci che però l'obiettivo non è solo fare le opere; noi dobbiamo rendere i servizi alle persone. La cosa più importante sulla quale ci dovremo confrontare da qui in avanti sarà realizzare soprattutto quelle opere che servono a fluidificare il trasporto dei pendolari dalle grandi aree metropolitane a regioni limitrofe, perché questo può servire sia in fase di rientro — quindi le persone che abitano fuori potrebbero entrare nella grande città in tempi rapidi — ma anche per dare la possibilità alle persone di vivere non più nella grande città. Questo forse è un altro modo di intendere le cose. Significa riurbanizzare i centri che sono vicini, ma non troppo, alle grandi città, per una migliore qualità della vita. Forse è anche questo il senso della mobilità sostenibile, della quale lei si trova ad affrontare la sfida.

C'è un grandissimo tema di come intervenire sulle aree interne. Quando noi parliamo di mobilità sostenibile, dobbiamo capire come affrontiamo il tema. Dobbiamo imparare a immaginare un mondo diverso, un mondo in cui le persone possono vivere meglio, perché sennò non rendiamo un servizio al Paese. In questa fase dobbiamo far ripartire l'economia. È giusto, sacrosanto; dobbiamo spendere i soldi, dob-

biamo spenderli bene. Dobbiamo stare molto attenti a fare in modo che l'analisi costi-benefici, o meglio, se vogliamo, i piani economici e finanziari, semplificando su quel lato, siano ben verificati. Dobbiamo verificare bene per massimizzare l'efficacia della spesa, ma anche massimizzare il numero di posti di lavoro prodotti. Dobbiamo stare molto attenti a lavorare con grande attenzione e con grande forza.

Noi saremo al suo fianco per aiutarla e stimolarla quando ce ne sarà bisogno, ma sono sicuro che lei andrà su una strada molto bella e noi saremo al suo fianco. Mi raccomando, Ministro, tanta forza e coraggio.

**PRESIDENTE.** Grazie, senatore Cioffi. A questo punto sono esauriti gli interventi. Io mi scuso con il Ministro, perché in effetti gli interventi sono stati moltissimi, però credo che comprenda bene anche l'ansia di queste tre Commissioni di ascoltare i primi punti di vista, le prime impostazioni sul lavoro che dovrà svolgere. Do ora la parola al Ministro per la replica a seguito delle numerosissime domande e degli interventi che si sono svolti. Prego.

**ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto).*** Grazie, presidente. Anche a beneficio di chi eventualmente ci segue, io vorrei ricordare che la norma del decreto « semplificazioni » che ha avviato il processo che oggi ci ha consentito questa bellissima discussione - io ringrazio tutti anche se è stata lunga, perché è stata molto ricca - prevede che entro il 30 giugno 2021 possano essere emanati uno o più decreti integrativi. Se entro il 30 giugno devono essere emanati questi decreti - come abbiamo detto avremmo una seconda opportunità per preparare un secondo decreto - facendo due conti sui tempi vuol dire - visto il tempo passato per la discussione di questo decreto, che chiaramente ha risentito di un'interlocuzione più difficile ma anche di un cambio di Governo - che noi ragionevolmente come Ministero, anzi come Presidenza del Consiglio, dovremmo sottoporre la bozza della proposta di DPCM

entro il 30 aprile, e poi dovremmo correre molto per assicurarci di avere la firma entro il 30 aprile.

Il 30 aprile è fondamentalmente domani, ed è la data che noi abbiamo impresso nelle nostre stanze ogni mattina, perché il 30 aprile è anche la data entro la quale va presentato il Piano nazionale di ripresa e resilienza alla Commissione europea. Lo dico perché c'è un nemico, il tempo, e noi abbiamo un disperato bisogno - ringrazio gli onorevoli e i senatori che hanno sottolineato la questione della rapidità - di essere rapidi, facendo le cose giuste, non solo rispetto a questa bozza di DPCM che stiamo discutendo, ma anche rispetto alla prossima.

Parto da qui perché l'impostazione che vi ho proposto con il mio discorso introduttivo non è, come talvolta è successo nel passato, un rinvio alle calende greche, cioè a data da destinarsi, ma fondamentalmente ci richiede da domani mattina (o quasi) di iniziare a lavorare per risolvere i problemi che sono emersi negli ultimi mesi - e non soltanto da dicembre, da quando è stata trasmessa la prima proposta di DPCM, ma in realtà dall'approvazione del decreto « semplificazioni » - per evitare che il secondo decreto si incagli, perché non ci sarà più la possibilità di slittare in avanti, magari di qualche settimana, discutendo sulla lista delle opere.

Sul secondo decreto, se vorremo usare quello strumento - e noi vorremo usare quello strumento - c'è una data tagliola, il 30 giugno. Da qui nasce l'idea di proporvi di procedere il più rapidamente possibile per esprimere il vostro parere sulla proposta di DPCM, avendo ben presente tutte le problematiche che sono sorte nel passato, non solo nell'interlocuzione tra Governo e Parlamento, ma anche rispetto alle regioni. È per questo che io in questi giorni, per preparare questa audizione, ho sentito anche la Conferenza delle regioni.

Dicevo, parto da qui perché le molte osservazioni che sono state fatte - e ora analizzerò più puntualmente quello che è stato indicato - avranno da me una risposta che conferma alcuni aspetti, recependone naturalmente altri. L'elemento di ra-

pidità non è soltanto una questione formale, ma è una questione che ci consente di dare lavoro il prima possibile a persone che il lavoro lo stanno cercando disperatamente, perché ne hanno bisogno. Invito a questa riflessione che ho ben presente essere vicina alla vostra sensibilità: di nuovo i tempi devono a mio parere far premio su alcuni aspetti che possono essere integrati e migliorati con il secondo provvedimento.

In primo luogo ringrazio l'onorevole Pezzopane, che è la relatrice, che ha sottolineato questo aspetto sull'impostazione del parere. Spero che le forze politiche della nuova maggioranza, ma anche le forze politiche di opposizione, condividano questa necessità di dare risposte alle persone in primo luogo, anche superando alcune perplessità. In cambio di cosa, se posso usare questo termine? In cambio di un impegno politico, non tecnico, di questo Ministero — oggi siamo all'inizio di marzo e al 30 aprile abbiamo detto che dobbiamo proporvi una nuova proposta di DPCM — a fissare una serie di elementi che aiutino il Governo, secondo quanto è previsto dalla normativa, a fare una proposta adeguata dai tanti punti di vista che avete esposto e ad aprire un'interlocuzione con le regioni, come ho detto nella mia introduzione, più ampia, diversa dal concetto dell'intesa prevista solo per quelle regioni che hanno questa competenza particolare, cioè per quelle opere che si esauriscono all'interno del territorio regionale.

Condivido l'impostazione dell'onorevole Pezzopane rispetto al tema delle quote di finanziamento eclettico, come le ha chiamate, perché è esattamente l'impostazione che io ho chiesto agli uffici del Ministero anche nella preparazione del PNRR, che non ha soltanto il *Next Generation* come fonte di finanziamento, ma anche il Fondo sviluppo e coesione e i fondi nazionali. Questo è importante. L'ecletticità del finanziamento non è una debolezza. È un elemento di forza nella misura in cui abbiamo un quadro complessivo coerente, a cui aggiungo l'effetto leva di una serie di investimenti; ma su questo non entro.

L'onorevole Pezzopane ha citato la Tirrenica, che è stata citata anche in altri

interventi. La ragione per la quale la Tirrenica non è inserita in questo provvedimento è perché — ne ho discusso con il presidente Giani — c'è un problema di trasferimento di competenze dalla SAT (Società Autostrada Tirrenica) ad ANAS. È già in corso di discussione. Il Ministero l'ha già attivato, proprio per velocizzare al massimo questo passaggio di competenze che è stato ed è un ostacolo per procedere rapidamente nella direzione condivisa.

Rispondo al senatore Mallegni, ma anche ad altri onorevoli intervenuti. Vi invito, come lui ha detto, a porre all'attenzione del Governo — mi sembra che anche l'onorevole Rixi abbia fatto in qualche modo riferimento a questo aspetto — una serie di proposte che tengano conto delle istanze del territorio, ma anche della visione strategica complessiva che molti di voi hanno sottolineato, perché altrimenti — lo dico molto apertamente, visti soprattutto i tempi che abbiamo davanti — rischiamo delle *shopping list* o delle *Christmas list*, come direbbero gli inglesi, ovvero delle liste dei desideri.

C'è un punto che capisco essere assolutamente rilevante, ovvero che, con il cambio della maggioranza, l'allegato al Documento di economia e finanza che era stato votato dalla precedente maggioranza non è necessariamente condiviso dall'attuale maggioranza. Questo mi sembra un punto rilevante su cui possiamo provare a lavorare insieme. Dobbiamo lavorare sulla lista dei suggerimenti, ma non solo sulla lista delle opere desiderate, anche su una valutazione più complessiva — alla luce della nuova maggioranza — dell'allegato infrastrutture al DEF, in preparazione del DEF 2021, che è un atto che vi troverete sul tavolo più o meno sempre nel mese di aprile.

Questa è un'operazione che non solo possiamo fare, ma che è benvenuta, perché in questo modo possiamo — e questa è una proposta che faccio, a cui possiamo lavorare da subito — identificare quei criteri che ci aiutino (e non solo per la seconda lista di opere del decreto di giugno) a condividere una visione complessiva, perché il commissariamento non è l'unico strumento per risolvere i problemi. Noi ab-

biamo infatti bisogno di accelerare tutte le fasi delle procedure, perché spero che la capacità di programmazione del nostro Paese non si esaurisca nello scrivere il PNRR e non si esaurisca con due provvedimenti sui commissariamenti perché, come molti di voi hanno ricordato, le esigenze sono tantissime e i fondi non sono altrettanto alti.

Quindi il tema della selezione resta. Alcuni di voi hanno citato il tema del bilanciamento tra il trasporto di persone e il trasporto di merci, come ha ricordato per esempio l'onorevole Sozzani. Le opere non devono soltanto aiutare le persone, come per esempio ha ricordato giustamente il senatore Cioffi. Abbiamo anche il tema della competitività del nostro sistema economico e, quindi, il sistema delle merci.

Insomma, le esigenze sono tante e fare una selezione richiede dei criteri condivisi. Forse l'ampiezza di questa maggioranza è un'opportunità unica per fare questa operazione e io vi propongo di lavorare su questo.

Sottolineo un punto semantico citato da alcuni di voi. Il nome del Ministero non è « le mobilità sostenibili », ma è « infrastrutture e mobilità sostenibili » — in cui « mobilità » è al singolare — perché vogliamo dare questa idea che ambedue devono essere sostenibili e devono essere integrate. Naturalmente quale sia il bilanciamento tra le diverse esigenze, come ho detto, è un problema complesso e questo provvedimento è solo uno degli aspetti.

Mi riferisco adesso all'intervento del senatore D'Arienzo sul ruolo del Parlamento. Vorrei ricordare che rispetto ai mesi scorsi c'è stata un'interlocuzione tra Governo e Parlamento che ha portato, ad esempio, queste Commissioni a doversi esprimere anche sui nomi dei commissari, cosa che prima non c'era.

È evidente che la politica viene giudicata, senatore D'Arienzo; ma il fatto che io sia un Ministro tecnico non vuol dire che io abbia intenzione di affidarmi a criteri ragionieristici o meccanici, perché è il Governo nel suo complesso, insieme al Parlamento, che fa le scelte politiche. Basta guardare quello che avevo dichiarato prima

di assumere questa responsabilità. Credo che questo sia non solo il mio auspicio, ma anche lo spirito con il quale il Presidente Draghi si è presentato alle Camere e ha ricevuto il voto di fiducia. Il ruolo della politica è assolutamente cruciale e il ruolo del Parlamento è altrettanto rilevante, come quello del Governo.

Rispondo all'onorevole De Lorenzis, ma questo mi consente di rispondere anche ad altri interventi. È chiaro che il tema della tempistica sta a cuore a tutti e che le soluzioni possibili sono diverse, come è stato ricordato, anche rispetto alle diverse fasi della realizzazione di un'opera. Non tutte le opere si incagliano nello stesso punto e non tutte le opere per essere velocizzate hanno bisogno dello stesso strumento. Quello che ho già chiesto ai tecnici del Ministero, che è richiesto anche dal PNRR, è un sistema di monitoraggio di tutte le fasi dell'opera indipendentemente dalla modalità di realizzazione. Credo infatti che sia fondamentale rendere conto ai cittadini di questo aspetto, altrimenti tutto diventa indistinto non si riesce neanche a capire esattamente quali sono i problemi.

Vi è un recente studio della Banca d'Italia che aiuta a chiarire certi aspetti, ma vorrei assicurare le Commissioni che, come forse avrete letto, una delle *task force* interna sulla preparazione del PNRR ha proprio a che fare con il sistema di monitoraggio, il sistema informativo che non verrà applicato solo ai progetti del PNRR, ma anche a tutti gli altri. D'altra parte, vista la mia formazione, credo che non potevate aspettarvi nulla di diverso.

Hanno ragione l'onorevole De Lorenzis e altri parlamentari intervenuti sul fatto che alcuni ritardi derivano dal livello di Governo, altri dal livello regionale. Ho già parlato sia con il Ministro Cingolani che con il Ministro Franceschini — i titolari dei due aspetti che sono stati citati, quello del VIA-VAS e la questione dell'autorizzazione delle Sovrintendenze — per capire come possiamo migliorare anche in vista del PNRR.

Ho un incontro questa settimana con il presidente del Consiglio dei lavori pubblici proprio per fare una valutazione del modo

con cui all'interno del Ministero, nelle sue varie articolazioni, questi processi vengono svolti e non a caso la seconda *task force* per il PNRR è proprio dedicata alle procedure interne del Ministero.

Evitare i commissariamenti perenni? Certo. Questo richiede cambiamenti nella normativa? Certo. Quali cambiamenti alla normativa? Su questo, i punti di vista sono diversi perché diverse sono le opinioni e diverse sono anche le necessità, perché si tratta di necessità sia economiche sia giuridiche di tutela del sistema, volte anche ad evitare infiltrazioni da parte di organizzazioni malavitose, a tutelare i dipendenti pubblici onesti e coscienti, ma anche a identificare i rischi dal sistema che vengono da comportamenti irregolari.

Bisogna evitare di moltiplicare il numero di commissari. Non a caso nella nostra proposta ci sono 28 commissari su 58 opere, anche perché non si può dire da un lato — cosa che condivido — che la pubblica amministrazione e in particolare alcuni settori sono stati svuotati di competenze e che bisogna assumere professionalità nuove e poi sperare di poter avere 200 o 300 commissari. Questo non sarebbe realistico.

Io credo — e ringrazio gli onorevoli senatori che hanno sostenuto questa posizione — che la scelta di commissari tecnici di alta professionalità sia quella più giusta, fermo restando che abbiamo bisogno di un monitoraggio continuo perché, come è stato ricordato da qualcuno di voi, abbiamo bisogno di bravi tecnici e non soltanto di tecnici. Questo si applica ai Ministri, figuriamoci ai commissari.

C'è un rischio di conflitto d'interesse? Non credo. Credo che le esperienze come quella del commissariamento dell'opera che riguarda il ponte di Aulla siano una testimonianza del fatto che questo rischio di conflitto d'interesse non c'è, ma prendo l'impegno nei vostri confronti di trasmettere trimestralmente una relazione — basata sulle relazioni che i Commissari devono fare al Ministero — per coinvolgere il Parlamento nel controllo e nella valutazione del conflitto d'interesse.

Ho già parlato dell'importanza delle opere che non solo servono ai cittadini, ma

che servono allo sviluppo industriale. Su questo, però, vorrei fare un chiarimento, perché io credo che il PNRR sia non solo un importante riferimento culturale, ma anche operativo: basta aver letto le linee guida della Commissione europea e basta guardare il lavoro straordinario che i Ministeri stanno facendo per identificare — ed è una preconditione per l'approvazione dei progetti — gli indicatori di risultato, di *output*, di *outcome*. Questo serve a capire che non c'è solo il rischio di non fare certe opere, ma c'è anche il rischio di fare opere inutili; è per questo che la Commissione richiede questo sforzo, che non è non usuale per le amministrazioni pubbliche italiane, volto ad identificare gli indicatori di *output*.

Mi fa piacere che diversi di voi abbiano evidenziato la mia sottolineatura sulle opere idriche. Gli acquedotti sono strutture a forte pressione. Se c'è un buco, riparo quel buco e automaticamente aumento la pressione interna dell'acquedotto. Se l'acquedotto non regge, si apre un altro buco. Tappo quel secondo buco e se ne apre un terzo. Che cosa vogliamo misurare? Quanto abbiamo speso — anche tempestivamente, rapidamente ed efficientemente — perappare buchi o la misura delle perdite idriche complessive? L'approccio del PNRR è che dobbiamo fare ambedue. Ecco il mio riferimento culturale a un'impostazione moderna.

Per quanto riguarda il cronoprogramma sulla tempistica di realizzazione delle opere, ringrazio l'onorevole Sozzani per questo riferimento. Abbiamo il cronoprogramma e ci lavoriamo naturalmente con dei tempi stimati, sapendo che però questo sarà esattamente uno dei parametri di riferimento rispetto a quelle relazioni trimestrali dei commissari con le quali giudicheremo la qualità delle opere.

Grazie all'onorevole Muroni e grazie anche agli altri onorevoli che hanno fatto un riferimento non solo alla rapidità come criterio importante, ma anche ai criteri complessivi di sostenibilità, compresa quella economica, lo sottolineo perché altrimenti qualcuno pensa che io stia parlando di

decrescita felice. Questi sono tutti i criteri da tener presente e da condividere.

Vado verso la conclusione, presidente, perché credo di aver abusato del vostro tempo, ma direi che la discussione è importante.

Per quanto riguarda i commissari, la nostra linea è quella di commissari tecnici con una eccezione, che è stata giustamente rilevata dal presidente della regione Sicilia, Musumeci, il quale ha fatto presente che per la strada statale 514 di Chiaramonte e la strada statale 194 Ragusana dallo svincolo con la strada statale numero 115 allo svincolo con la strada statale numero 114 c'era un chiaro impegno non solo politico, ma inserito anche nella delibera del CIPE, che il Commissario per questa opera finanziata dalla regione stessa sarebbe stato il presidente della regione. Ho avuto un'interlocuzione con il presidente Musumeci e abbiamo concordato che, sempre per la rapidità dell'intervento, noi addiveniamo all'idea di rispettare, come è giusto che sia, la delibera del CIPE e ci sarà la nomina di un subcommissario tecnico, che verrà nominato da questo Ministero. Questo è un cambiamento rispetto alla proposta iniziale per consentire di rispettare da un lato la delibera del CIPE, ma dall'altro anche per supportare l'azione del presidente Musumeci.

Arrivo alla conclusione con due rapidi riferimenti. Come recuperare, onorevole Fregolent, quella che lei ha chiamato « la rottura con le regioni »? Il contatto già avuto con il presidente Bonaccini ci consentirà di fare un discorso analogo — parlo della Conferenza e non delle singole regioni — per definire anche con loro questi criteri che discuteremo con le Commissioni del Parlamento per procedere più speditamente alla approvazione del parere da parte vostra sulla nuova bozza di DPCM per il secondo provvedimento.

Concludo con un riferimento alla nuova organizzazione del Ministero. Forse non tutti siete informati che il decreto di riorganizzazione del Ministero preparato dalla Ministra De Micheli è stato registrato alla Corte dei conti la settimana scorsa e nei prossimi giorni dovrebbe andare in *Gaz-*

*zetta Ufficiale*. Questo provvedimento, che dovrà essere nuovamente ritoccato in base al decreto-legge pubblicato ieri per la riorganizzazione dei Ministeri, prevede la creazione di un terzo dipartimento all'interno del Ministero, dedicato proprio alla programmazione a medio e lungo termine, alle reti di trasporto infrastrutturali, per superare da un lato la storica dicotomia tra trasporti e infrastrutture e per rafforzare la capacità che molti di voi, compresa la presidente, hanno sottolineato, di definire una visione strategica per il futuro di questo Paese.

Questo perché, come ho detto prima, l'opera di programmazione e di attuazione degli investimenti infrastrutturali significativi e « trasformativi », come si direbbe in sede di Nazioni Unite, non si esaurisce nel corso di questo anno, ma speriamo che — imparando anche dalla preparazione del PNRR e dalle altre iniziative del Governo, tra cui questa — possiamo imparare a fare una programmazione a medio e lungo termine e il Ministero sarà rafforzato esattamente in questa direzione. Grazie, presidente.

PRESIDENTE. Grazie a lei, Ministro Giovannini, anche per l'ampia illustrazione e per le risposte puntuali alle domande poste dai membri delle Commissioni. C'è un ultimo rapido e puntuale intervento dell'onorevole Bruno Bossio, cui cedo la parola.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Volevo chiedere al Ministro Giovannini se ha verificato che quello che è scritto sull'alta velocità Salerno-Reggio Calabria è coerente con lo studio di fattibilità di RFI rispetto allo sviluppo della Salerno-Reggio Calabria. Questa questione è dirimente sia rispetto a questo provvedimento sia rispetto al PNRR, di cui sono anche relatrice. Le chiedo, quindi, se possiamo sapere quando sarà presentato questo studio di fattibilità e se questa prima spesa, questo primo investimento sull'alta velocità è coerente con questo studio di fattibilità. Grazie.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

(*intervento da remoto*). Ha assolutamente ragione. Mi scuso se nella lettura dei miei appunti ho omesso di rispondere al suo intervento che riguarda il Sud in generale e in particolare la questione Salerno-Reggio Calabria. Devo dire che mentre parlavate mi sono fatto un po' di conti che indicano un'attenzione particolare al Sud, sia considerando le spese complessive, sia quelle con finanziamenti già disponibili, con particolare riferimento a ciò che concerne le infrastrutture ferroviarie e stradali, per le quali la quota del Sud è molto significativa.

Incontrerò l'amministratore delegato Battisti nei prossimi giorni. Nel frattempo, nell'ambito del PNRR è presente proprio un approfondimento su ciò che lei sta chiedendo. Sappiamo anche che nella progettazione immaginata proprio per quest'area c'è il lotto Tarsia-Cosenza-Paola, che dovrebbe essere nel PNRR.

Onorevole, mi faccia dire che nell'ambito della revisione complessiva che il Governo sta facendo della bozza del PNRR preparato dal precedente Governo, grazie anche all'interlocuzione con la Commissione europea, non è impossibile che ci siano delle riallocazioni tra le diverse missioni proprio in funzione della fattibilità dei diversi progetti che chiede, tra l'altro, il completamento entro il 2026 almeno del

lotto funzionale e, quindi, l'entrata in funzione; si tratta di quei famosi indicatori di cui parlavo prima, in termini di trasporto di cittadini e di merci. Anche al nostro interno stiamo riflettendo sulla possibilità di porre all'attenzione del Governo nel proprio complesso alcune riallocazioni che possano andare ancor di più nella direzione di potenziare le nostre infrastrutture con un'attenzione al Mezzogiorno, come è stato ricordato e come è previsto anche nel PNRR.

**PRESIDENTE.** Grazie Ministro, le rinnovo i ringraziamenti da parte delle Commissioni. Preciso che il riferimento che ho fatto prima all'audizione sulle linee generali e sul Recovery Plan era riferito alla Commissione Trasporti, alla Commissione della Camera che presiedo io e poi ovviamente tutti gli altri presidenti concorderanno la scaletta dei lavori con lei.

Ringrazio ancora il Ministro, saluto i miei colleghi presidenti, i colleghi che sono intervenuti e tutti gli altri colleghi che hanno partecipato e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 14.20.**

---

*Licenziato per la stampa  
il 9 aprile 2021*

---

PAGINA BIANCA



\*18STC0132120\*