

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

5.

SEDUTA DI MARTEDÌ 6 LUGLIO 2021

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE RAFFAELLA PAITA

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Braga Chiara (PD)	11
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	3	Ficara Paolo (M5S)	6
Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione di ulteriori interventi infrastrutturali da realizzare ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, e dei commissari straordinari individuati per ciascuna opera (atto n. 262):		Foti Tommaso (FDI)	8
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15	Gariglio Davide (PD)	7
		Giovannini Enrico, <i>Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i>	3, 12, 15
		Maraia Generoso (M5S)	5
		Nobili Luciano (IV)	10
		Pezzopane Stefania (PD)	8
		Rixi Edoardo (LEGA)	7
		Rotta Alessia, <i>Presidente della VIII Commissione</i>	11
		Silvestroni Marco (FDI)	9

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; Coraggio Italia: CI; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-L'Alternativa c'è: Misto-L'A.C'È; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Rinascimento ADC: Misto-NcI-USEI-R-AC; Misto-Facciamo Eco-Federazione dei Verdi: Misto-FE-FDV; Misto-Azione+Europa-Radicali Italiani: Misto-A+E-RI; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-MAIE-PSI: Misto-MAIE-PSI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
RAFFAELLA PAITA

La seduta comincia alle 17.35.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione di ulteriori interventi infrastrutturali da realizzare ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, e dei commissari straordinari individuati per ciascuna opera (atto n. 262).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione in videoconferenza, dinanzi alle Commissioni VIII Ambiente e IX Trasporti, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione di ulteriori interventi infrastrutturali da realizzare ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, e dei commissari straordinari individuati per ciascuna opera.

Saluto i colleghi che parteciperanno alla seduta da remoto, ai quali rivolgo un invito a tenere spenti i microfoni per consentire una corretta fruizione dell'audio. Ringrazio il Ministro per aver accettato l'invito delle Commissioni e gli cedo la parola per lo svolgimento della relazione. Prego, Ministro, a lei la parola.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Grazie, presidente. Buon pomeriggio a tutte e a tutti.

Come è noto, l'articolo 9 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ha novellato la disciplina dei commissari straordinari previsti dall'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. La richiamata normativa ha introdotto due finestre temporali entro le quali individuare gli interventi infrastrutturali caratterizzati « da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale e locale », per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di uno o più commissari straordinari dotati di poteri derogatori al codice degli appalti.

La prima fase ha visto l'individuazione di 57 opere con la nomina di 29 commissari straordinari. Con l'elenco delle opere proposte, attualmente all'esame delle Commissioni competenti di Camera e Senato, si chiude la seconda fase, che prevede l'adozione di uno o più DPCM con cui individuare gli interventi e disporre la nomina dei commissari straordinari. A tale ultimo

riguardo sono state individuate ulteriori 44 opere e 13 commissari straordinari.

Come riportato nella relazione illustrativa, alcuni interventi infrastrutturali non hanno potuto trovare sede nel presente schema di decreto in quanto non coerenti con i criteri proposti. Si tratta, ricordo, di opere che sono previste in documenti di pianificazione strategica, in avanzato stato di progettazione, con un quadro finanziario definito, la cui realizzazione determini significativi impatti socio-economici e ambientali positivi per il territorio di riferimento, e condivisi con le Commissioni parlamentari competenti.

In alcuni casi, come la strada statale 64 Porrettana e l'Aurelia *bis*, sono stati previsti anche interventi relativi ad alcune tratte per le quali non è completato o definito il finanziamento. Ciò al solo fine di rendere integrata e sistemica l'azione del commissario sull'intera infrastruttura, la quale naturalmente riceverà la copertura residua con i prossimi strumenti di pianificazione finanziaria.

Per il Corridoio Tirrenico e le opere di adeguamento, manutenzione programmata e messa in sicurezza relative alla E45, ai ponti sul Po e al *bypass* della frana di Spriana, il Governo si impegna a definire interventi anche di natura normativa volti a superarne le eventuali criticità. In alcuni casi questi sono già oggetto di emendamenti attualmente in discussione sui provvedimenti presso il Senato e la Camera.

In particolare, come è noto, è all'esame delle Commissioni riunite I e VIII della Camera dei deputati una proposta emendativa al decreto-legge n. 77 del 2021 che affronta la questione relativa al Corridoio Tirrenico. Si procederà, invece, diversamente per gli interventi relativi alla rete viaria della Sardegna e alle opere di accesso all'evento olimpico di Milano-Cortina 2026. Infatti la normativa vigente, rispettivamente all'articolo 4, comma 6-*quinquies*, del citato decreto-legge n. 32 del 2019 e all'articolo 3 del decreto-legge n. 16 del 2020, prevede la possibilità di procedere al loro commissariamento senza il preliminare passaggio alle Camere per il parere.

Riguardo alla rete viaria della Sardegna, è terminata da parte del Ministero l'istruttoria ed è in corso con gli uffici della regione l'individuazione definitiva degli interventi con selezione del commissario straordinario.

Con riferimento alle opere di accesso all'evento olimpico di Milano-Cortina 2026, si rappresenta che è in fase di perfezionamento l'adozione del DPCM di costituzione della relativa società; successivamente si procederà con apposito DPCM al commissariamento degli interventi per i quali è già stata conclusa la relativa istruttoria. Infine, altre opere all'attenzione del Ministero e non inserite nell'elenco all'esame delle Camere, ad esempio la SS96 e la SS12, saranno oggetto di specifici tavoli tecnici al fine di governare con efficacia l'interlocuzione con i territori di riferimento ed il loro *iter* di realizzazione. Le 44 opere sottoposte all'attenzione del Parlamento riguardano 18 interventi relativi alle infrastrutture stradali, con un costo stimato di 4,2 miliardi di euro; 15 interventi relativi alle infrastrutture ferroviarie, con un costo stimato di 6,9 miliardi di euro; 2 interventi per il trasporto rapido di massa, per 1,8 miliardi di euro; 9 interventi relativi ai presidi di pubblica sicurezza, con un costo stimato di 241 milioni di euro.

L'incidenza territoriale delle opere è così ripartita: per le strade, al Nord 1,6 miliardi di euro, al Centro 0,446 miliardi di euro, al Sud 2,2 miliardi di euro; per le ferrovie, al Nord 5,4 miliardi di euro, al Centro 1,1 miliardi di euro, al Sud 0,450 miliardi di euro; per il trasporto rapido di massa, nulla al Nord, al Centro 714 milioni di euro, al Sud 1,1 miliardi di euro; per l'edilizia stradale, al Nord 75 milioni di euro, 154 milioni di euro al Centro e 11 milioni di euro al Sud.

Complessivamente, dunque, tra il primo e il secondo intervento sono 101 le opere per le quali sono stati attivati o proposti i poteri derogatori previsti all'articolo 4 del citato decreto-legge. L'incidenza territoriale complessiva dei 101 interventi è così articolata: al Nord 28 opere per complessivi 28,7 miliardi di euro, al Centro 29 opere per complessivi 27,1 miliardi di euro, al

Sud 44 opere per complessivi 40 miliardi di euro, per un totale complessivo di circa 96 miliardi di euro. La maggior parte degli interventi è di rilevanza esclusivamente locale o regionale, e in ragione di ciò si è proceduto ad avviare l'interlocuzione con i presidenti delle regioni interessate per l'acquisizione delle relative intese. Finora sono state acquisite le intese di 12 regioni su 15; si attendono le intese di Trentino Alto-Adige, Emilia-Romagna e Puglia.

Veniamo ai commissari straordinari. I commissari straordinari hanno tutti requisiti di alta professionalità tecnica e amministrativa. Per gli interventi stradali sono stati individuati due alti dirigenti di ANAS Spa (Azienda nazionale autonoma delle strade), mentre per gli interventi ferroviari sono stati individuati alti dirigenti di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e della Presidenza del Consiglio dei ministri. Per gli interventi relativi al trasporto rapido di massa sono stati proposti due dirigenti del Ministero in quiescenza esperti nel trasporto pubblico locale. Infine, per quanto concerne gli interventi di edilizia statale volti alla realizzazione e ristrutturazione dei presidi di pubblica sicurezza, sono stati designati quali commissari straordinari i provveditori alle opere pubbliche territorialmente interessati nonché un dirigente del Ministero in quiescenza, in considerazione dell'attuale vacanza dell'incarico di provveditore in Campania e Puglia. Si segnala, infine, che anche i provveditori per le opere di edilizia statale previste ad Alesandria, Roma e a L'Aquila potranno avvalersi di supporto tecnico in ragione dell'attuale carenza di organico di cui soffrono i Provveditorati.

Io mi fermerei qui, presidente. Le Commissioni hanno avuto tutta la documentazione e resto quindi in attesa delle osservazioni da parte dei membri delle Commissioni. Grazie, presidente.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. Io intanto chiedo se ci sono deputati che intendano intervenire. Non abbiamo dato un ordine per gruppo perché molti sono collegati, quindi meglio andare liberamente. Onorevole Maraia, prego.

GENEROSO MARAIA (*intervento da remoto*). In riferimento alla relazione del Ministro, che ringrazio per i chiarimenti anche relativamente alle opere che sono state escluse, ci terrei a precisare che è apprezzabile l'elasticità con cui sono state valutate tali opere, perché da un'analisi svolta anche con i commissari non tutte (l'ha ricordato anche lei) rispondono ai criteri che sono stati menzionati per l'individuazione, soprattutto per quanto riguarda la parte finanziaria.

Quello che io chiedo, quindi, è se sia possibile fare una riflessione non solo sulle opere che ha menzionato e che non sono state inserite nell'attuale schema di decreto, ma anche su altre che abbiamo inviato al MIMS (Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) nelle fasi di interlocuzione che vi sono state in precedenza. In particolar modo, noi abbiamo constatato che sono tutte opere previste nei contratti di programma ANAS Spa; e quindi, considerate anche le novità che vi sono relativamente ad alcune importanti opere ferroviarie nel PNRR (Piano nazionale di ripresa e resilienza), chiedo se sia possibile andare ad effettuare una valutazione di quelle opere, in particolar modo stradali, che collegherebbero le nuove stazioni dell'alta velocità, soprattutto nel Centro-Sud: altrimenti sarebbero monche rispetto a quello che è uno degli obiettivi anche di questo schema di decreto, cioè favorire l'intermodalità.

Chiedo, tra i documenti che definiscono le opere strategiche, di utilizzare non solo l'accordo di programma, ma anche l'importante strumento che è costituito dal sistema SILOS (Sistema informativo legge opere strategiche), in quanto il Servizio Studi della Camera lo ha aggiornato da poco. Lì sono inserite tutte le infrastrutture che sono ritenute strategiche e prioritarie, e molte di queste non sono invece inserite all'interno dell'attuale schema di decreto. A tal proposito chiedo se vi sia la volontà di aprire una nuova interlocuzione per un nuovo schema di decreto che tenga in considerazione anche un'altra criticità, e cioè quella che ha menzionato anche il Mini-

stro, relativa alle interlocuzioni con le regioni.

Vi è poi la questione di due opere importanti: quella del settore idrico, che va affrontata in maniera più approfondita perché registriamo una grossa sofferenza da parte di molte società che gestiscono il settore idrico, causando numerosi disagi ai cittadini; e poi quella del patrimonio demaniale. Bisogna capire quali siano le intenzioni rispetto al patrimonio demaniale, perché abbiamo visto che vi sono dei commissari anche su questo genere di opere. Noi abbiamo numerosi immobili che potrebbero essere utilizzati per gli scopi strumentali dell'amministrazione, quindi anche qui secondo me lo strumento del commissariamento potrebbe essere utile.

Spero di essere stato chiaro nelle domande. Grazie.

PRESIDENTE. Bene. Grazie, onorevole Maraia. Abbiamo l'onorevole Ficara.

PAOLO FICARA (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Buonasera, Ministro. Io intanto la ringrazio per la panoramica che ci ha offerto.

Faccio una piccola osservazione. La scorsa settimana abbiamo audito i commissari straordinari coinvolti per le varie opere, e in particolar modo mi riferisco agli interventi di commissariamento previsti in Sicilia dal punto di vista delle opere ferroviarie. L'ingegner Palazzo, che è il commissario individuato sia per gli interventi del primo decreto che per gli interventi del decreto attuale, ha detto un paio di cose che secondo me devono essere sottoposte a particolare attenzione e possono destare preoccupazione.

Il primo decreto, quello di qualche settimana fa, è stato oggetto di una segnalazione da parte del commissario straordinario per la realizzazione del raddoppio Catania-Palermo. Per quanto riguarda il raddoppio Catania-Palermo, noi sappiamo che quest'opera è divisa in due macrofasi.

La prima macrofase prevede un binario totalmente nuovo. I lotti sono ora totalmente finanziati anche con l'aggiorna-

mento al contratto di programma RFI 2021; solamente che egli qui ha lanciato un allarme per quanto riguarda la questione delle autorizzazioni, perché diceva che, nonostante anche il decreto-legge «semplificazioni» dello scorso anno abbia ridotto i tempi, esso non sarebbe comunque riuscito a chiudere per un paio di lotti le conferenze di servizi che già dovevano essere chiuse una a febbraio e una ad aprile scorso, mi sembra, perché mancano una serie di autorizzazioni soprattutto da parte del Ministero della transizione ecologica. Qui egli ha lanciato un allarme, dicendo che quei progetti furono redatti con le norme tecniche del 2008, e se non si fosse riusciti a chiudere le conferenze dei servizi e quindi poi ad avviare formalmente i cantieri (lui poneva la data del marzo del 2023) si sarebbe riaperta tutta la partita e avremmo messo un grosso punto interrogativo per la vera realizzazione di quest'opera, che è una di quelle inserite nel PNRR. Vorrei sottoporre alla sua attenzione questo aspetto.

L'altro aspetto è la seconda macrofase di quel raddoppio. Sempre l'ingegner Palazzo diceva che nel corso degli anni la seconda macrofase avrebbe dovuto prevedere, in pratica, l'adeguamento del binario esistente, binario ottocentesco, al nuovo binario che si sta realizzando. Qui egli diceva che questa seconda macrofase nel corso degli anni ha subito un progressivo defianziamento, e adesso addirittura, dal miliardo previsto fino a qualche settimana fa, se ne prevede l'ammontare in circa 400 milioni. Praticamente ci sarebbero circa 90 chilometri sull'intera tratta Catania-Palermo che resterebbero a binario unico: capisce bene che su questo secondo me bisogna porre attenzione, occorre definire bene con RFI, perché se vogliamo parlare di potenziamento delle infrastrutture portando finalmente reti moderne e veloci anche in Sicilia, si tratta di raddoppi, e allora il raddoppio deve essere tutto, chiaramente, in questo caso Messina-Catania e Catania-Palermo, perché è il corridoio TEN-T e quindi di raddoppio integrale si deve parlare, senza giochini al ribasso. Vor-

rei sottoporre alla sua attenzione solo questo.

PRESIDENTE. Bene. Grazie, onorevole Ficara. Onorevole Davide Gariglio.

DAVIDE GARIGLIO (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Buongiorno, Ministro. Sarò celere, così interverranno anche i miei colleghi su altri aspetti. Io vorrei dirle che abbiamo apprezzato il lavoro che ha fatto, che ha portato a prevedere il commissariamento anche della tratta nazionale della linea Torino-Lione. Come diceva testé il mio collega Ficara, quei corridoi TEN-T vanno completati per intero, e noi correvamo il rischio di avere un tunnel internazionale di base completato, una linea ad alta velocità da Roma a Torino completata e poi una tratta in Val Susa ancora ottocentesca.

È un'ottima cosa il commissariamento, signor Ministro; solleviamo però la questione che i costi stimati, secondo quanto il Ministero ha scritto nel DPCM, sono 1 miliardo 913 milioni per questa tratta. Le risorse stanziare sono solo 160 milioni, quindi è necessario porre nell'ambito del nuovo Allegato Infrastrutture al DEF *Italia Veloce* il problema di come coprire la quota mancante, perlomeno la quota che dovrà essere finanziata dallo Stato italiano, perché il commissariamento che lei ci propone oggi è di buon auspicio per avere una compartecipazione dell'Unione europea anche ai costi della tratta nazionale.

Mi permetto solo di aggiungere ancora, signor Ministro, che in alcuni casi - non quello del TAV (treno ad alta velocità) fortunatamente, ma in altri casi - abbiamo dei commissari cui sono state attribuite molte opere da seguire, in aggiunta peraltro ai compiti istituzionali. Raccomandiamo che venga data ai commissari la possibilità di avvalersi di strutture adeguate per far fronte ai compiti che sono stati loro assegnati, perché ovviamente facciamo tutti il tifo che queste opere si realizzino nei tempi previsti dalla programmazione nazionale. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Gariglio. Onorevole Rixi.

EDOARDO RIXI (*intervento da remoto*). Buongiorno, signor Ministro. Intanto la vorrei ringraziare: credo che la relazione svolta sia assolutamente attinente ai commissariamenti. Vorrei fare solo due osservazioni di contorno, che sono le seguenti.

Oggi c'è stata l'audizione con le regioni, le quali ci hanno manifestato una certa insoddisfazione per il fatto che non è passata dalla Conferenza neanche questa tornata di commissariamenti. Esse, inoltre, hanno ribadito il fatto che ci sono pochi commissari per molte opere. Su questo vorrei capire il Ministero come si era comportato nei confronti della Conferenza, perché c'è stata questa audizione precedente nel corso della quale è stato rilevato tale problema.

L'altro tema riguarda invece una serie di altre opere che sono state più o meno proposte, alcune delle quali hanno continuità con le attuali. So che anche l'altro correlatore dei 5 Stelle nella sua relazione iniziale ha indicato il fatto che ci sarebbe la necessità di decidere eventualmente un'altra tornata di commissariamenti. Vorrei capire su questo la posizione del Ministero, nel caso in cui si potesse o non si potesse. Sappiamo che l'attuale copertura legislativa finisce con questo DPCM, quindi da questo punto di vista non ci sarebbe spazio, a meno che non venga individuato un altro strumento oppure vengano introdotte delle modifiche legislative.

Queste sono un po' le due osservazioni di sistema, perché siccome sono giunte varie segnalazioni alla Commissione, varie situazioni dai territori, vorrei capire oltre a questo DPCM poi come si pensava altrimenti di agire.

Sui due temi specifici sulla parte ferroviaria, torno a ribadire che i due quadruplicamenti sulla Genova-Milano attualmente verrebbero realizzati con tecnologia da linea non ad alta capacità/velocità, e quindi con una velocità massima di punta che è sotto i 200 chilometri orari. Su questo a mio avviso va svolta una riflessione, perché effettivamente avere, anche se per brevi segmenti, due tratti, quello tra Voghera e Tortona e quello tra Pavia e Milano, con delle prestazioni differenti e arresti della

linea potrebbe essere un problema. Poi qui manca la programmazione del tratto intermedio, quello che parte sostanzialmente sull'attraversamento del Po.

Queste sono un po' le osservazioni. Potrei poi andare su ogni singolo territorio, ma credo che, come dalla Liguria è venuto il problema dell'Aurelia *bis* su Sanremo, ci siano ovviamente, dalla Basilicata alla Calabria, situazioni nei vari territori; in questo momento la necessità di completare opere importanti è assolutamente molto sentita dai cittadini, e quindi ci sono numerose segnalazioni. Per questo vorrei capire come intenda poi procedere con le ulteriori opere. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Rixi. Onorevole Foti.

TOMMASO FOTI (*intervento da remoto*). Buongiorno, signor Ministro. Ho ascoltato la sua relazione e devo dire che una riflessione mi sembra doveroso farla. Lei ha giustamente ricordato che sono 101 le opere che saranno soggette a un regime commissariale. Debbo dire che sia l'importo complessivo, circa 96 miliardi, sia il numero delle opere di fatto rappresentano plasticamente l'inutilità di tutta l'altra legislazione ordinaria, perché è evidente che per cercare di realizzare qualche opera si va sul commissariamento, e su una gestione quindi anche degli appalti che esula in parte dal codice che dovrebbe rappresentare in realtà la via maestra.

Precisato questo debbo anche dirle, signor Ministro, che il fatto che poi anche altre opere finiscano in altri provvedimenti — lei li ha citati — dà un'idea un po' a spizzichi e bocconi del quadro generale, soprattutto in termini — mi permetto di dirglielo — di un monitoraggio che almeno le Commissioni dovrebbero poi effettuare. Mi limito a dire questo: anche in occasione dello scorso DPCM, vorrei ricordare che la Camera non si era affatto espressa con delle linee di indirizzo sulle opere da inserire, a differenza del Senato che aveva presentato un corposo documento. Proprio per questa ragione mi pare un po' che noi abbiamo preso atto delle decisioni assunte, e al massimo riusciamo a commentarle.

In buona sostanza noi abbiamo 101 opere commissariate per 96 miliardi di spese previste. Debbo dire che il numero di commissari nominati non è però di 101 persone, ma è sicuramente molto inferiore. Del resto, per le 18 opere stradali che cubano in questo decreto 4,2 miliardi sono stati nominati due dirigenti. Ecco, sotto questo profilo mi preoccupa: lo dico sinceramente, perché l'aver « caricato » di 8 o 10 opere un commissario presuppone evidentemente che il commissario ci metta la faccia, ma sotto ci sarà tutta una rete di subcommissari che saranno poi i veri interlocutori delle opere.

Come conclusione mi permetto di dire questo: vorrei capire, signor Ministro, dopo questo insieme di provvedimenti — lei ne ha citato uno nel decreto-legge n. 77, i tavoli tecnici sulla strada statale 96 e sulla strada statale 12, la vicenda della Sardegna, le opere per la Milano-Cortina —, che cosa in realtà lei intenda fare per un monitoraggio complessivo ed un rapporto col Parlamento direi periodico, perché è evidente che la massa di fondi destinati necessita poi anche di una verifica puntuale sullo stato di avanzamento delle opere.

Mi permetto solo di fare una riflessione: tra queste 101 opere, lei ha detto che ve ne sono talune tutte in una fase avanzata di progettazione; le posso assicurare che sulla strada 45 di Val Trebbia, che cuba un investimento di 140 milioni di euro, dubito che ci sia un progetto preliminare.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Foti. Ha chiesto la parola l'onorevole Pezzopane.

STEFANIA PEZZOPANE (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Saluto tutte le colleghe e i colleghi e naturalmente il signor Ministro. Già il collega Gariglio ha anticipato alcune riflessioni, quindi io sarò davvero sintetica e affronterò due punti. Il primo riguarda questo decreto, ed esprimo a nome del gruppo del Partito Democratico della mia Commissione soddisfazione per il metodo che abbiamo seguito, per l'approfondimento che ci è stato consentito anche su opere che ritenevamo utili da considerare, ma che abbiamo potuto constatare

non avevano le condizioni per essere commissariate. Abbiamo un buon livello di soddisfazione, peraltro su un'opera che per noi è molto importante e su cui è necessario assolutamente accelerare, e stiamo trovando una soluzione favorevole nel decreto-legge « semplificazioni ». Io quindi la ringrazio, credo che questo metodo paghi e che porti a risultati.

Naturalmente a nessuno di noi sfugge che 101 commissari, a volte con sovrapposizione sulla stessa persona di varie opere commissariate, rappresentano un sovraccarico di responsabilità e di onere di lavoro che va assolutamente supportato; ma è un tema non di oggi la carenza di personale dei Provveditorati alle opere pubbliche e di altre strutture dello Stato. Vedremo come affrontarlo. Già ci sono delle soluzioni in atto, ma dovremo essere pronti a evitare che un'iniziativa così attesa e anche così sostenuta, quella dei commissari, produca magari delle insoddisfazioni o un effetto *boomerang* per carenza di personale.

Da questo punto di vista ha quindi forse ragione il collega Rixi quando chiede adesso che scenari si aprono, affinché questa parte che abbiamo compiuto - quindi due decreti uno dietro l'altro - vada avanti e risponda alle aspettative; mentre sul resto, su tutte le opere che non sono da commissariare ma su cui c'è aspettativa, forse dovremmo svolgere a breve un ragionamento anche per recuperare proposte venute da territori, da parlamentari, che non stanno nei decreti dei commissari ma che ci auguriamo possano stare nei contratti di servizio, nei contratti di programma di ANAS, Ferrovie e nella programmazione del Ministero.

Nell'esprimere quindi soddisfazione apro già un'altra finestra di lavoro, anche alla luce del decreto-legge « semplificazioni » che oggi abbiamo approfondito e che nei prossimi giorni in Commissione verrà a mano a mano affrontato emendamento per emendamento per essere, speriamo, licenziato nel più breve tempo possibile. Anche lì ci sono delle soluzioni, delle soluzioni nuove riguardo alle opere pubbliche. Dovremmo un po' avere uno sguardo complessivo, una visione complessiva, che ci permetta di dire:

« Questo va in commissariamento », o meglio, « è già andato in commissariamento; quest'altro pacchetto va in procedure ordinarie ma ormai fortemente semplificate, anche alla luce dell'esigenza del PNRR di tenere una tempistica adeguata alla fase che stiamo vivendo ».

Le chiederei magari, dopo aver espresso gradimento e soddisfazione, che scenario apriamo successivamente a questo su quanto nei territori serve, è urgente, ma che ovviamente dovrà trovare capienza finanziaria negli strumenti PNRR, legge di bilancio e quant'altro, e capienza negli strumenti anche ordinari che dobbiamo affrontare, ma che dovrà anche trovare spazio dentro la nostra programmazione. Di nuovo, consideriamo questo lavoro utile per il Paese.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Pezzopane. Onorevole Silvestroni.

MARCO SILVESTRONI (*intervento da remoto*). Buonasera a tutti i colleghi. Buonasera, Ministro. Un saluto alla presidente. Vorrei chiederle intanto come prima cosa, Ministro, se un'opera finita e pronta per il cantiere ma non finanziata possa rientrare nel Piano, perché questo non è chiaro.

Mi riallaccio poi all'intervento iniziale che ho prima ascoltato del collega Rixi, il quale parlava del rapporto con le regioni, e quindi come funzionano le interlocuzioni con le regioni. Io mi auguro che le interlocuzioni con le regioni non siano come sono state quelle per quanto riguarda le nomine delle Autorità portuali, nella fattispecie di Ancona. In quel caso nella nomina del commissario, in questo caso Pettorino, a cui noi tributiamo sicuramente grande stima per il lavoro che dovrà svolgere, ugualmente l'interlocuzione non è stata probabilmente lineare. Ha informato i presidenti delle regioni della nomina, dopo averli invece coinvolti dando loro una terna di nomi da lei valutata e scelta, e poi da quello che emerge si è fatto tirare la giacchetta dal Partito Democratico che - lo dico al mio collega Gariglio - quando perde vuole vincere sempre e comunque. Ha quindi sicuramente lavorato per far nominare il comandante Pettorino, e questa non è cer-

tamente un'interlocuzione giusta nei confronti delle regioni, nella fattispecie.

Noi già ci siamo passati e non vorrei che lei seguisse la stessa strada del suo predecessore, la De Micheli, che in quel caso tenne ferma per quattro mesi la stessa nomina, poi decise per la *prorogatio* del mandato, poi abbiamo avuto la crisi di Governo, dopo altri mesi finalmente lei ha ripreso in mano la pratica proponendo, le ricordo, ai presidenti delle regioni una ristretta rosa su cui formulare l'intesa. L'intesa c'è stata, ma non è stata sicuramente quella voluta e indicata dai presidenti di regione.

Io auspico che la nomina dei commissari sia una nomina a breve e che vengano rispettati in pieno i termini delle procedure che sono garantiti nel bando. Spero che quello che lei ha fatto in maniera sbagliata, me lo lasci dire, nei riguardi della nomina del commissario dell'Autorità portuale di Ancona non avvenga nei rapporti con le regioni anche per le opere strutturali. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Silvestroni. Io non l'ho interrotta perché sa che sono — come dire? — per l'inclusione di qualsiasi tema, però in effetti siamo andati un po' fuori tematica, visto che stiamo parlando dei commissari e non dei presidenti delle Autorità di sistema portuale.

A questo punto do la parola all'onorevole Nobili.

LUCIANO NOBILI. Sarò molto rapido per contribuire al buon esito dei nostri lavori. Anche da parte mia e da parte nostra c'è soddisfazione, poiché è un lavoro che continua su opere che avevano necessità di essere realizzate e che non erano state individuate in una prima fase. Per noi che abbiamo avviato un'attività politica molto intensa su questo — la presidente Paita lo sa bene — lo sblocco di queste opere è un elemento cruciale, così come lo è per la ripartenza del Paese e per tutto quello che ne può conseguire sia in termini di sviluppo economico, sia in termini di possibilità di occupazione, sia in termini di infrastrutturazione che serve al Paese.

Proprio per questo, Ministro, l'unica valutazione sulla quale esprimiamo qualche preoccupazione è il fatto che, a fronte di numerose opere, il numero individuato dei commissari sia piuttosto esiguo e che, quindi, sulle spalle di ognuna delle figure che lei ha individuato vi è la responsabilità di diverse realtà e di diversi interventi.

In questo senso anche da parte nostra le preghiamo di fare una valutazione approfondita su questo per capire se ciò sia compatibile con un'attività di sblocco di queste opere e con un commissariamento che sia davvero cogente ed efficace.

A questo proposito vi è l'esigenza di un monitoraggio il più possibile efficace, trimestrale, che aggiorni costantemente le strutture del Ministero e anche, se possibile, le nostre Commissioni parlamentari sullo stato di avanzamento dei lavori e, dove possibile, sullo stato dell'*iter* del commissariamento, laddove invece c'è una fase preliminare ai lavori da avviare.

Ne approfitto anche io per un brevissimo fuori programma che è il seguente: ho appreso dalle agenzie di stampa che in queste settimane è in corso un lavoro presso il Ministero, che giudico positivo, per tutto quello che attiene ai temi della micromobilità elettrica, i monopattini e la mobilità sostenibile. Infatti, il Ministro sa che tutto questo mi sta molto a cuore e ci abbiamo lavorato molto nel corso di questa legislatura. Tutti i correttivi e i miglioramenti che si possono fare sui temi della sicurezza senza allarmismi sono positivi.

Siccome anche in Commissione Trasporti stiamo avviando la discussione — a partire da una proposta di legge del collega Rosso che io non condivido, ma che ci ha portato ad affrontare queste tematiche e anche ad audire molti sindaci e molti amministratori delle città che hanno avviato l'attività di sperimentazione e di utilizzo di mezzi di micromobilità ecologica e sostenibile, che sono un pezzo di un *mix* di mobilità che fanno parte di un piano di transizione ecologica a cui tutto il Paese è portato — la preghiera che le faccio è, al di là di aver proficuamente coinvolto le strutture del Ministero e le aziende che si occupano in particolare delle attività di *sha-*

ring di questa mobilità, di valutare che ci fosse anche un coinvolgimento — che sarebbe utile e proficuo — della nostra Commissione e del Parlamento, in questo lavoro che è sicuramente utile e che magari può portare a miglioramenti preziosi, senza appesantimenti legislativi che forse sono inopportuni. Grazie.

ALESSIA ROTTA, *Presidente della VIII Commissione*. Saluto il Ministro. Il mio intervento è doveroso per ringraziarla del lavoro fatto e anche del lavoro istruttorio compiuto in via preliminare con i commissari e con le presidenze che ha aiutato lo svolgimento del progetto. La Commissione ha espresso tutte le sue valutazioni sul provvedimento.

Voglio solo ricordare, affinché rimanga agli atti, la richiesta — anche in questo caso siamo stati ascoltati, come aveva promesso il Ministro — per quelle opere che non sono state ricomprese nei commissariamenti oggetto di richieste pervenute da questa Commissione e dal Senato, come la strada statale 12 — che particolarmente mi riguarda —, perché il Ministero ha mantenuto fede alla parola data. Queste opere non avevano i requisiti necessari, ma la parola data era quella di compiere un'accurata istruttoria sulle opere stesse per trovare anche nel prossimo futuro una possibile via e una strada di accelerazione, che è quello che in fondo interessa a tutti i territori. Grazie.

CHIARA BRAGA (*intervento da remoto*). Sarò molto breve perché molte questioni sono già state sottolineate dai colleghi. Voglio ringraziare anche io il Ministro per l'approccio e il percorso che è stato fatto su questo nuovo decreto.

Mi permetto solo di sottolineare due aspetti. Il primo aspetto riguarda il tema di ricondurre anche questa scelta che ha portato a commissariare un numero abbastanza rilevante di opere — sono 101, come è stato ricordato da molti — all'interno di un quadro organico di intervento anche sulle procedure di affidamento e di realizzazione delle opere e dei lavori pubblici nel nostro Paese. Ne stiamo discutendo nel decreto «semplificazioni», ma in maniera

ancora più importante il Governo ha approvato una legge delega sul tema del riordino e della revisione del codice degli appalti, con dei criteri molto precisi. Crediamo che anche questa scelta di commissariare opere con caratteristiche molto precise e peculiari che hanno portato all'individuazione di questi due elenchi meriti di essere ricondotta all'interno di un ragionamento più complessivo e possibilmente sarebbe utile avere un monitoraggio sugli effetti di questa scelta di commissariamento, perché penso che questo possa servire anche ad assumere delle decisioni che vedranno coinvolto, oltre al Governo e al Ministero, anche il Parlamento nell'elaborazione e nell'approvazione dei decreti attuativi della delega.

La seconda questione riguarda, invece, un tema in parte già emerso, che è quello del rapporto con i territori. Credo che l'individuazione di una figura come il commissario o la commissaria che si occuperà dell'attuazione e della realizzazione di queste opere debba rappresentare anche un'opportunità di costruire, laddove necessario, quelle condizioni di condivisione e di consenso territoriale attraverso un confronto *in primis* con le amministrazioni locali e con i portatori di interesse del territorio.

Ad esempio, nelle audizioni che abbiamo svolto la scorsa settimana con alcuni dei commissari abbiamo parlato della linea Gallarate-Rho, perché la realizzazione di questa infrastruttura ha un impatto su alcuni comuni, in particolare sul comune di Vanzago.

Chiediamo anche al Ministero che si faccia parte attiva nei confronti dei commissari per promuovere in qualche modo un confronto positivo, utile a creare tutte quelle condizioni nell'affidamento dei progetti e anche nella stessa fase esecutiva delle opere che consenta un'attuazione efficace e rispettosa del rapporto con i territori interessati da questi interventi. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Braga. Se non ci sono altri interventi, direi anche io due cose. Innanzitutto, signor Ministro, la ringrazio della disponibilità e della relazione. Volevo solo sottolineare due aspetti.

Il primo aspetto è che oggi ho presieduto l'audizione con la Conferenza delle regioni e delle province autonome, che è stata molto critica nei confronti del metodo di lavoro che vi siete dati, perché gli auditi hanno rilevato di non essere stati coinvolti nella fase preliminare e di avere dato il via libera nella precedente tornata di commissariamenti — avvenuta nel momento del cambio dei due Governi — sotto l'impegno di un loro futuro coinvolgimento, che in effetti era stato anche ribadito nel corso dell'audizione con noi. Noi non sappiamo in nessun modo come sono andate le cose, però volevo sottolinearle questo aspetto affinché possiate eventualmente sentirvi e risolvere questa *impasse*.

La seconda questione è che io sono molto preoccupata del fatto che, come hanno anche sottolineato molti degli interventi, siano stati individuati in realtà pochi commissari. Su questo la pregherei di fare una riflessione suppletiva, perché non è umanamente possibile che una persona segua dieci o dodici opere, anche con una struttura tecnica eccellente come quella di ANAS o di RFI. Su questo punto, secondo me, bisogna fare un chiarimento, anche perché — ci siamo sempre detti queste cose con grande trasparenza — nel momento in cui individuiamo i commissari come strumento di sblocco e poi, anche a causa della mole di lavoro, questo sblocco non è effettivo — anche con un monitoraggio, come proponeva prima l'onorevole Nobili — si darebbe un bruttissimo segnale. Su questo punto la inviterei a una riflessione.

Il terzo tema, invece, riguarda i contenuti. Molti colleghi sono intervenuti su questioni puntuali, anche relative alla Liguria, quindi non mi ripeto perché non voglio fare sempre puntualizzazioni sul territorio da cui provengo. Le segnalo però la Tirrenica, chiedendole un impegno, perché poi potrebbe essere oggetto anche di una proposta da inserire dentro il parere. Mi preoccupa il fatto che noi abbiamo avuto da lei la disponibilità a citare in relazione quest'opera perché, non essendosi risolto il tema della proprietà della SAT, non poteva essere immediatamente individuato un commissario, e questo è pacifico. Tuttavia, stando

alle regole ed essendo questa la seconda *call* dei commissariamenti, per farne una terza ci vorrebbe una nuova norma, se non capisco male la procedura. Gli uffici me lo confermano. Questo mi preoccupa, perché è chiaro che la citazione in una relazione generale non risolve il problema di quell'eventuale tempistica.

Mettiamo il caso che tra dieci giorni — faccio degli esempi del tutto casuali — si risolva quel tema ostativo, noi dovremmo fare una norma per commissariare quella determinata opera che già oggi abbiamo detto che, se quel problema si risolvesse, dovrebbe essere commissariata. Dentro il parere occorre studiare il modo di tenere aperta una finestra per rendere più rapida l'eventuale risoluzione di questo problema specifico, relativo a uno dei temi certamente più controversi della storia infrastrutturale del Paese, ma anche più utili, da quello che capisco e da quanto generalmente sostenuto un po' da tutti gli schieramenti. Nella sua replica magari ci può fare ulteriore chiarezza su questo punto. Grazie, Ministro, a lei la parola.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Grazie, presidente. Grazie a tutti coloro i quali sono intervenuti.

Invece di rispondere onorevole per onorevole, metterò insieme i temi che sono stati sollevati.

Il primo punto riguarda il rapporto con la Conferenza Stato-regioni. In realtà noi abbiamo proposto fin dall'inizio, come abbiamo fatto con le Camere, i criteri. Nell'interlocuzione con il presidente Fedriga abbiamo concordato come procedere e poi abbiamo ricevuto recentemente una lettera, in cui ci è stata segnalata una certa insoddisfazione. A strettissimo giro ho risposto e quindi ci sarà un incontro a breve. Il punto chiave è che in gran parte i presidenti — l'ho detto prima nel mio intervento — hanno già dato il loro assenso ai commissariamenti e solo in pochissimi casi vi è stata la richiesta di ulteriori approfondimenti. Noi siamo in rapporto stretto con le regioni, anche perché crediamo molto nel loro contributo.

Non è un caso che anche in queste ore stiamo interloquendo con loro sui criteri di distribuzione del Fondo complementare. I rapporti con le regioni sono quindi continui e attenti.

Risponderò naturalmente in altra sede all'osservazione dell'onorevole Silvestroni, ma le posso dire che io ho seguito strettamente le regole sancite dalla normativa e sono andato anche, in termini di cortesia istituzionale, a interpretare in modo flessibile quelle normative, con contatti che non erano richiesti dalla legge, ma mi sembra assolutamente corretto.

Noi terremo conto delle osservazioni della Conferenza Stato-regioni, così come in alcuni casi terremo conto delle osservazioni che sono state fatte oggi.

Il secondo tema trasversale è l'attenzione a una serie di sofferenze, che vanno dal settore idrico al patrimonio demaniale, al tema del raddoppio Catania-Palermo e anche al punto dell'onorevole Rixi sulla Genova-Milano, mentre sul tema dei finanziamenti torno successivamente. Sono tutti aspetti che abbiamo analizzato, che approfondiremo ulteriormente e che affronteremo perché, come ho già detto — credo che lo abbiamo anche dimostrato —, il commissariamento è l'atto iniziale di un processo e non l'atto finale, nel senso che la struttura di contatto che abbiamo creato all'interno del Ministero è appunto in contatto con i commissari.

Così come è stato fatto per i primi commissari, abbiamo fatto una riunione plenaria, identificando tutta una serie di temi comuni, come quello per esempio sottolineato dall'onorevole Braga, con cui concordo in pieno, in termini di migliori pratiche per il dialogo sul territorio, così come le migliori pratiche per gli strumenti di progettazione, le migliori pratiche per l'innovazione e anche, nel senso della sostenibilità, l'uso dell'economia circolare e così via.

Questo rapporto con i commissari non solo è già iniziato, ma continuerà in modo da sciogliere tutti i nodi — perché necessariamente ce ne saranno — e per aiutare i commissari a scioglierli.

Questo mi porta al tema del monitoraggio. Internamente noi abbiamo un monitoraggio trimestrale di tutti gli stati di avanzamento con un dettaglio ulteriore rispetto a quello che chiunque può analizzare sul sito del Ministero per le prime 57 opere. Infatti, vi è un dettaglio e una tempistica che non erano mai stati messi a disposizione dell'opinione pubblica precedentemente. Internamente abbiamo un monitoraggio trimestrale e ci siamo impegnati a un monitoraggio esterno semestrale per consentirci di identificare insieme ai commissari eventuali problemi e per risolverli più rapidamente senza aspettare sei mesi. Come richiesto dal parere delle Commissioni sulla precedente tornata di commissariamenti, entro il 31 dicembre di ogni anno riferiamo al Parlamento. Qualora si ritenga necessaria una frequenza più ravvicinata — per esempio semestrale — nel riporto al Parlamento, siamo assolutamente disponibili a seguire questa indicazione. Infatti, nel DPCM abbiamo inserito proprio l'indicazione del riporto annuale al Parlamento, come previsto dai precedenti pareri.

Passiamo al tema dei finanziamenti. I finanziamenti sono uno dei criteri che abbiamo seguito insieme agli altri. Abbiamo cercato di essere coerenti con quei criteri, fissando una soglia del 60 per cento di finanziamento, leggendola in modo flessibile perché, come è stato già riferito da alcuni di voi, ci sono strumenti che potranno essere usati — dai contratti di programma ai fondi del PNRR e ad altri strumenti ancora — che assicurano il finanziamento delle opere.

Abbiamo inserito alcune opere per accelerare in primo luogo la fase di progettazione, perché sappiamo dai dati che sono in possesso di tutti — anche recentemente è stato effettuato proprio dal Parlamento il monitoraggio delle opere — che la fase di progettazione è quella che in molti casi richiede più tempo. Per questo motivo abbiamo scelto in alcuni casi di finanziare opere il cui finanziamento verrà completato con i prossimi strumenti, ma intanto ci consente di guadagnare mesi per l'avvio della progettazione.

Da questo punto di vista alla domanda « qual è il quadro che immaginiamo complessivamente », posso rispondere che immaginiamo che con questi DPCM si concluda una fase di emergenza che ha indotto i Governi e il Parlamento a predisporre le normative che ho citato prima e a realizzarle con grande rapidità. Per questo ringrazio il Parlamento per la continua interlocuzione che abbiamo avuto in questi mesi per arrivare a questi commissariamenti nei tempi previsti. È vero che sono molti e anzi sono anche un po' di più di quelli che io avrei voluto — l'avevo dichiarato inizialmente —, ma proprio l'interlocuzione con il Parlamento ha indotto a presentare le 44 opere che vi abbiamo presentato.

Come è stato ricordato anche in alcuni interventi, il decreto-legge « semplificazioni » n. 77 e il disegno di legge delega sui contratti pubblici — a cui aggiungerei anche i risultati del monitoraggio recente del Parlamento, che mostrano come l'attuale codice abbia cominciato a avere effetti di accelerazione nel corso dell'ultimo anno, nonostante la pandemia — ci inducono a ritenere questa fase completata, fermo restando che il decreto-legge n. 77, oltre ad avere introdotto norme volte proprio all'accelerazione di tutte le opere e specialmente quelle del PNRR e del Fondo complementare, prevede comunque la possibilità di effettuare commissariamenti in casi estremi.

La partita non è chiusa, ma semplicemente credo che sia serio e che il modo migliore sia valutare proprio questo strumento alla luce del monitoraggio di cui ho parlato precedentemente.

Il tema delle risorse ha due implicazioni: il numero dei commissari e le risorse messe a disposizione dei commissari per procedere. Su questo secondo aspetto noi già ci siamo confrontati con i singoli commissari e vorrei ricordare che abbiamo proposto l'assunzione di 370 persone in ANAS proprio per recuperare i ritardi che si sono accumulati negli anni in termini di risorse umane.

Per ciò che concerne, invece, il numero dei commissari, naturalmente faremo una riflessione su questo, come anche la presi-

dente ha ricordato. Ricordo che è possibile nominare sub commissari in maniera tale da accelerare il percorso. D'altra parte credo che sia anche importante avere un numero relativamente ristretto di commissari, ma ho detto che faremo una riflessione sulle osservazioni di alcuni di voi per avere proprio quella diretta trasmissione degli impegni e delle buone pratiche che alcuni di voi hanno ricordato come tema importante.

Sul tema dei finanziamenti che ho citato prima, ripeto che nella proposta che vi faremo sui contratti di programma e altri fondi, è mia intenzione dare priorità proprio alle opere commissariate, perché il Governo e il Parlamento hanno identificato queste 101 opere in base a criteri di priorità. Dunque, sarebbe poco sensato e poco coerente che di fronte alle risorse disponibili si scelgano altre opere.

La mia proposta sarà esattamente in primo luogo quella di completare i finanziamenti di queste opere, fermo restando che tra breve riceverete l'allegato al DEF (Documento di economia e finanza) su infrastrutture e trasporti, in cui come sempre ci saranno indicazioni a questo riguardo.

Fatemi aggiungere tre aspetti che sono stati citati. Il primo aspetto riguarda il tema degli strumenti di micromobilità. Certamente siamo non solo disposti, ma anche molto interessati a dialogare con le Commissioni — sappiamo che ci sono delle proposte di intervento su questo —, ma prima di farlo stiamo appunto conducendo gli approfondimenti tecnici.

Il secondo aspetto riguarda, invece, il tema delle sofferenze del settore idrico ricordate dall'onorevole Maraia ed è su questo che il PNRR e per il Fondo complementare assegnano risorse molto consistenti - forse insufficienti ma certamente molto consistenti -, per cui credo che potremmo riuscire a dare una risposta su questi temi.

L'ultimo punto ha che fare, invece, con il legame tra lo strumento dei commissariamenti, il decreto-legge n. 77 e il disegno di legge sugli appalti, su cui ci confronteremo prossimamente.

Sulla Tirrenica vorrei ricordare alla presidente che c'è un emendamento al citato decreto «semplificazioni» che va nella direzione di un commissariamento per la Tirrenica e che è proprio in discussione in queste ore. Il Ministero ha un orientamento favorevole proprio per risolvere il problema, nel senso che avevamo già discusso nelle precedenti interazioni. Grazie, presidente.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. Ne approfitto per darle una brutta notizia: non sono ancora arrivati i pareri della Commissione Bilancio sul provvedimento. Noi avevamo previsto di votare già domani, ma per questa ragione in realtà non possiamo — non per nostra precisa responsabilità — ma non riusciamo a votare domani, perché

c'è un ingorgo di provvedimenti in esame presso la Commissione Bilancio. Vediamo se ci riusciamo giovedì, o al massimo i primi giorni della prossima settimana. Ad ogni modo la teniamo aggiornata.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. La ringrazio dell'informazione presidente, ne prendo atto.

PRESIDENTE. Grazie a lei Ministro. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 18.50.

*Licenziato per la stampa
il 5 agosto 2021*



18STC0150770