

XVIII LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 18 8ª COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni) COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI SULLE LINEE PROGRAMMATICHE DEL SUO **DICASTERO** 106^a seduta: mercoledì 27 novembre 2019 Presidenza del presidente COLTORTI

INDICE

Comunicazioni del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti sulle linee programmatiche del suo Dicastero

PRESIDENTE Pag. 3, 11, 12 e passim
ASTORRE (PD)
CAMPARI (<i>L-SP-PSd'Az</i>)
CIOFFI (M5S)
CORTI (<i>L-SP-PSd'Az</i>)
D'ARIENZO (<i>PD</i>)
DE FALCO (<i>Misto</i>)
DE MICHELI, ministro delle infrastrutture e
dei trasporti 3, 15, 21 e passim
FEDE (<i>M5S</i>)
FERRAZZI (PD)
LUNESU (L-SP-PSd'Az)
LUPO (M5S)
NENCINI (IV-PSI)
PERGREFFI (<i>L-SP-PSd'Az</i>)
RUFA (<i>L-SP-PSd'Az</i>)
RUSPANDINI (FdI)
SANTANGELO (<i>M5S</i>)
SANTILLO (<i>M5S</i>)
VONO (<i>IV-PSI</i>)

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia-Berlusconi Presidente: FI-BP; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto: Misto-Liberi e Uguali: Misto-LeU; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto-Più Europa con Emma Bonino: Misto-PEcEB.

Interviene il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli, accompagnata dal dottor Mauro Antonelli, capo della Segreteria tecnica, e dalla dottoressa Alessandra Calise, capo Ufficio stampa.

I lavori hanno inizio alle ore 16.05.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulle linee programmatiche del suo Dicastero

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Paola De Micheli, sulle linee programmatiche del suo Dicastero.

Il ministro è accompagnato dal dottor Mauro Antonelli, capo della segreteria tecnica, e dalla dottoressa Alessandra Calise, capo dell'ufficio stampa.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata richiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo per l'audizione in programma e che la Presidenza del Senato ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è adottata per la procedura informativa che sta per iniziare.

Avverto inoltre che della procedura informativa sarà redatto il resoconto stenografico.

Ringrazio il Ministro per la disponibilità e le cedo subito la parola.

DE MICHELI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, ringrazio le commissarie e i commissari.

In coerenza con quello che è stato definito il *green new deal* europeo, questo Ministero persegue una strategia di crescita fondata sulla sostenibilità ambientale, economica e sociale: ambientale in quanto finalizzata alla riduzione delle emissioni inquinanti e degli altri impatti sul territorio e sull'ambiente ed economica come sostegno alla produttività delle imprese e alla crescita del Paese sociale, a garanzia dell'equa accessibilità ai mercati di produzione e di consumo con una particolare attenzione al Mezzogiorno e a tutte le categorie disagiate. L'obiettivo è quello di favorire lo sviluppo e il consolidamento di un sistema infrastrutturale moderno e integrato e, con esso, il diritto alla mobilità, garantendo efficacia, efficienza e qualità degli spostamenti. La crescita infrastrutturale deve avvenire nell'ambito di un approccio sistemico all'interno del mondo della mobilità, della logistica e del territorio, perseguendo il soddisfacimento della domanda, la sostenibilità della gestione delle infrastrutture, appunto, e una piena sostenibilità ambientale, economica e sociale.

Le strategie definite saranno coerenti con l'evoluzione in atto del contesto europeo ed internazionale. Gli obiettivi strategici al 2030 saranno definiti con il Piano generale dei trasporti e della logistica che svilupperà e aggiornerà le analisi dei fabbisogni per poi procedere con la programmazione degli interventi infrastrutturali prioritari per soddisfare la domanda di mobilità attraverso l'emanazione del primo documento di pianificazione pluriennale del Ministero, strumento più agile e flessibile rispetto a quanto previsto dalle vigenti disposizioni.

Il Ministero intende promuovere, in particolar modo, lo sviluppo di una mobilità sostenibile in ambito urbano e metropolitano. Di concerto con le regioni e con gli enti locali, il Ministero provvederà dunque ad incentivare l'interoperabilità e l'utilizzo di modalità di trazione a basso impatto ambientale, potenziando i sistemi su ferro locali, anche attraverso il miglioramento della sicurezza delle ex ferrovie concesse. Azioni che permetteranno di ridurre la congestione e l'inquinamento in termini di emissioni atmosferiche, rumore e vibrazioni.

L'obiettivo di garantire servizi di TPL più efficienti e di qualità sarà perseguito anche attraverso il superamento della spesa storica nella ripartizione del fondo TPL. Come sapete, su questo tema la legge di bilancio prevede un rinvio di un anno per dare il tempo di analizzare il superamento della medesima e l'applicazione del costo *standard*. Per l'individuazione di tale costo c'è bisogno ancora di fare una importante mole di lavoro. Il costo *standard* è il parametro di riferimento per la remunerazione dei servizi, garantendo più equità nella distribuzione delle risorse e più efficienza nell'erogazione dei servizi stessi. Allo stesso tempo, sarà posta particolare attenzione alla tutela del personale viaggiante a cui vanno garantite condizioni di sicurezza e vivibilità sul lavoro. A tale proposito ho istituito un tavolo permanente con i sindacati presso il Ministero delle infrastrutture.

Sarà data rapida e concreta attuazione al Piano nazionale strategico per la mobilità sostenibile, che mette a disposizione di Regioni, Città metropolitane ed enti locali oltre quattro miliardi di euro, con la consapevolezza che autobus più moderni, confortevoli e meno inquinanti possono contribuire al miglioramento della qualità dell'aria, all'incremento della mobilità pubblica rispetto a quella privata e, ovviamente, alla qualità della vita complessiva dei cittadini.

Allo stesso modo si completerà il processo di rinnovo del parco rotabile del servizio ferroviario regionale con il contributo dello Stato, delle Eegioni e di Trenitalia, e si procederà in tempi rapidi al completo rinnovo dei treni Intercity e del contratto di servizio Trenitalia con lo Stato. Anche il servizio di trasporto pubblico per le isole e per la navigazione lacuale conoscerà un rinnovo senza precedenti sia delle navi che dei traghetti.

Per il conseguimento di questi obiettivi è necessario incrementare le risorse per le nuove infrastrutture di trasporto rapido di massa per le quali, già nelle prossime settimane, il Ministero procederà all'assegnazione di oltre tre miliardi di euro – due subito e un miliardo successivamente, all'i-

nizio dell'anno nuovo – per il completamento delle linee metropolitane e la realizzazione di nuove linee tranviarie e filoviarie in tutto il Paese.

Il Ministero sarà inoltre promotore di un forte impegno verso una mobilità intelligente. La *smart mobility* costituisce infatti un elemento chiave per il rilancio delle città, rendendo queste ultime più vivibili per i cittadini e più attrattive per i turisti. È necessario cogliere tempestivamente la sfida dell'innovazione e governare efficacemente la trasformazione del settore. Le innovazioni tecnologiche hanno già, e ancora più ne avranno nell'immediato futuro, un altissimo impatto sulla mobilità, modificando il modo di gestire gli spostamenti delle persone e delle cose.

In campo infrastrutturale ciò si traduce nell'incentivazione dell'uso delle nuove tecnologie per vari aspetti, quali lo sviluppo delle piattaforme di osservazione e previsione del traffico che creino una sinergia tra infrastrutture digitali e veicoli di nuova generazione e il processo di applicazione di sistemi di monitoraggio capaci di analizzare lo stato di conservazione delle opere infrastrutturali in modo continuo. Le nuove tecnologie, infatti, costituiscono un investimento imprescindibile per quanto attiene alla necessità di conservare e valorizzare gli *asset* infrastrutturali già esistenti, al fine di garantirne la sicurezza e l'utilizzo.

Ho giustappunto terminato un *question time* alla Camera dove ho annunciato che ANAS avvierà la sperimentazione, sulle proprie strade e sui propri viadotti, di alcune di queste nuove tecnologie che consentiranno di garantire il monitoraggio della sicurezza e dell'utilizzo efficiente delle medesime infrastrutture.

Ulteriore slancio alle priorità nazionali può provenire dall'accesso ai finanziamenti europei, massimizzando le opportunità che si renderanno disponibili nell'ambito del periodo di programmazione 2021-2027, procedendo all'ulteriore sviluppo delle reti di trasporto trans-europee (TEN-T) con *focus* su progetti transfrontalieri ad alto valore aggiunto e sui progetti in corso di realizzazione lungo le direttrici di sviluppo della rete nazionale, con una particolare attenzione a quelle del Mezzogiorno, quali gli itinerari Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo.

In considerazione della necessità di promuovere azioni intersettoriali che consentano interventi in ambiti quali la mobilità connessa e automatizzata o a favore dell'adozione di carburanti alternativi, sarà data attuazione al programma CEF, sostenendo con ogni sforzo l'incremento della dotazione finanziaria. A questo proposito presenzierò al Consiglio europeo che si terrà lunedì prossimo a Bruxelles.

Nell'ottica di incoraggiare la valorizzazione territoriale, sarà potenziata l'integrazione tra i sistemi di trasporto pubblico locale e di lunga percorrenza, facendo perno, oltre che sui sistemi di trasporto rapido di massa, su quelli tradizionali, anche sulla mobilità ciclopedonale. Il Ministero si impegna, infatti, a promuovere i percorsi del turismo anche attraverso l'implementazione e lo sviluppo del sistema nazionale delle ciclovie per contribuire alla valorizzazione del nostro patrimonio naturale, storico, artistico e culturale.

Sarà posta grande attenzione a livello nazionale, così come nella nostra azione presso le istituzioni comunitarie, anche alla mobilità delle merci attraverso l'implementazione di un nuovo modello di logistica attento alle esigenze di maggiore sostenibilità ambientale e capace di dare risposte ai cambiamenti profondi determinati dalle dinamiche globali e dal radicale mutamento delle abitudini di consumo – penso soprattutto alle città – con l'obiettivo di fornire un reale supporto all'industria manifatturiera.

Tale nuovo modello dovrà tenere in considerazione l'innovazione tecnologica che sottende all'intero commercio globale, con uno sforzo di *governance* dei flussi non solo attraverso le grandi infrastrutture materiali e nodali del Paese, ma anche all'interno – come dicevo prima – delle città.

Il sistema degli incentivi del «Marebonus» e del «Ferrobonus» ha dato risultati positivi per lo sviluppo del trasferimento modale delle merci. Dovrà essere proseguito e aggiornato nel rispetto della disciplina e delle procedure comunitarie. Infatti il Ministero sosterrà gli emendamenti alla legge di bilancio 2020 con cui vengono destinate alle rispettive misure 40 milioni per il biennio 2020/2021.

Le nuove tecnologie saranno fondamentali anche per il rinnovo del parco mezzi adibiti all'autotrasporto. Qui saranno assicurati da subito adeguati incentivi: 18 milioni di euro per l'anno 2019 e, a legislazione vigente, 30 milioni per il 2020, anno per il quale il Ministero è già pronto a predisporre un incremento fino a 60 milioni mediante risorse aggiuntive che abbiamo già trovato, per consentire il superamento graduale della modalità di trazione non più sostenibile e, nel contempo, assicurare una maggiore sicurezza del trasporto stradale, essendo i veicoli più performanti e più moderni dotati di dispositivi, quali la frenata assistita, essenziali per una guida più sicura.

È in valutazione un'ipotesi emendativa al disegno di legge di bilancio per finanziare ulteriori interventi in questi settori, volti anche ad acquistare nuovi parchi automobilistici e ferrotranviari di nuova generazione, che si tradurranno nel volano di un nuovo sistema di mobilità urbana ed extraurbana.

Un trasporto aereo efficiente in un Paese moderno è fondamentale per l'intera economia. Le previsioni di Cassa depositi e prestiti stimano che la crescita del 10 per cento dell'offerta intercontinentale possa determinare un aumento di investimenti esteri pari al 4,7 per cento. Disporre, pertanto, di infrastrutture adeguate nel settore aeroportuale risulta indispensabile per capitalizzare le enormi potenzialità offerte dal mercato, soddisfare un flusso di passeggeri in costante aumento e realizzare trasporti cargo attrattivi. Con questi obiettivi si procederà anche all'aggiornamento del Piano nazionale aeroporti, garantendo una forte integrazione tra gli aeroporti e i loro territori, in una logica intermodale, tenendo in ogni caso conto dei vincoli internazionali relativi alla riduzione delle emissioni in atmosfera di gas serra. È poi opportuno potenziare il concetto di continuità territoriale, al fine di sviluppare le necessarie interconnessioni, come

l'ultimo miglio, con le altre modalità di trasporto, proprio al fine di migliorare la connettività del Paese.

Il Ministero darà inoltre piena attuazione alla riforma delle Autorità portuali, valorizzando il ruolo della Conferenza dei Presidenti, che è già stata convocata una volta e verrà convocata un'altra volta prima di Natale, per le funzioni di coordinamento, al fine di rafforzare le sinergie per lo sviluppo imprenditoriale ed economico del settore. Al tempo stesso, sarà disciplinato il sistema delle concessioni portuali, per garantire la massima trasparenza e competitività. In campo infrastrutturale, sarà dato un forte impulso agli interventi per migliorare la sostenibilità ambientale dei porti con azioni qualificate, come l'elettrificazione delle banchine. A tal fine, ho proposto un emendamento alla legge di bilancio, sommariamente definito da parte mia «porti verdi».

Sarà dato un nuovo e importante impulso agli investimenti pubblici. La nuova strategia coinvolgerà sia gli investimenti direttamente gestiti dal Ministero, sia quelli attuati dalle società pubbliche tramite i contratti di programma. Gli obiettivi principali saranno la valorizzazione dell'esistente e la realizzazione di infrastrutture nuove, integrate e sostenibili, che mettono al centro la protezione dell'ambiente, la biodiversità, il crescente ricorso alle fonti energetiche rinnovabili e lo sviluppo tecnologico e l'innovazione.

Già con il Fondo investimenti per il 2019, recentemente acquisito nelle disponibilità di questo Ministero, per un totale di 15,94 miliardi di euro, sarà data rapidissima attuazione ad alcuni interventi strategici, quali la messa in sicurezza e il rifacimento della Salaria a seguito dei danneggiamenti del sisma del 2016, con un finanziamento di 216 milioni di euro; il piano straordinario di manutenzione delle strade provinciali, che è stato rifinanziato con 475 milioni di euro; l'ammodernamento e la messa in sicurezza delle ferrovie regionali, con 732 milioni di euro, il rifinanziamento di 430 milioni del Fondo per l'eliminazione delle barriere architettoniche. I rifinanziamenti più consistenti del Fondo investimenti 2019 risultano essere in linea con le strategie ministeriali, quello per il contratto di programma RFI 2017-2021, pari a 7,2 miliardi e quello di 2,6 miliardi di euro, destinato al programma ponti, viadotti e gallerie, che è contenuto nel contratto di programma 2016-2020.

È intendimento di questo Ministero rinnovare prima di tutto la funzionalità e la sicurezza del patrimonio pubblico e privato e valorizzare ulteriormente le infrastrutture esistenti sul territorio nazionale, per assicurare livelli ottimali di mobilità senza ulteriore inutile utilizzo del suolo. Insomma, già dal primo giorno e dalle prime dichiarazioni che abbiamo rilasciato in sede pubblica e in tutte le sedi parlamentari nelle quali siamo stati convocati abbiamo attribuito la massima e assoluta priorità alle manutenzioni ordinarie e straordinarie continuative e al rafforzamento del sistema di vigilanza attraverso un puntuale monitoraggio delle infrastrutture. A tale riguardo, segnalo che, a seguito del monitoraggio effettuato dalle Province sui ponti, sono state stanziate le prime risorse, pari a 250 milioni, e quindi l'iter è stato tecnicamente concluso, in quanto inviato e tuttora

alla valutazione della Conferenza unificata. Segnalo che su questo tema ho anche proposto un emendamento alla legge di bilancio per rafforzare il sistema della vigilanza con l'assunzione di 50 unità nella direzione vigilanza concessioni autostradali. Per perseguire tale obiettivo, nell'aggiornamento del contratto di programma 2016-2020 di ANAS sono stati previsti investimenti per circa 29,5 miliardi di euro nell'arco dei prossimi dieci anni, di cui 15,9 miliardi sono stati destinati alla manutenzione programmata della rete viaria esistente. La rete stradale nazionale sarà migliorata anche al fine di completare le maglie principali, con l'obiettivo di garantire una maggiore funzionalità adeguando la capacità stradale, laddove necessario, all'aumento del traffico veicolare, ma garantendo allo stesso tempo anche le connessioni con le aree interne che, soprattutto in questa stagione, dimostrano quanto sono attualmente fragili. La stessa società

Il Ministero intende inoltre continuare a realizzare gli interventi necessari a garantire la viabilità delle aree interne del terremoto e la loro accessibilità, con i relativi collegamenti alla rete nazionale, anche al fine di garantire la ripresa economica delle stesse zone e supportando questi investimenti con politiche mirate alla messa in sicurezza delle aree che già troppo si sono dimostrate vulnerabili, oltre che sismiche, e ovviamente aiuterà il contrasto al dissesto idrogeologico, con il sostegno alle attività del Ministero dell'ambiente, attività che costituiscono la sola vera possibile prevenzione dell'attuale situazione di emergenza.

ANAS sarà soggetta a valutazione delle *performance* organizzative e funzionali dei servizi, valutazione che abbiamo già avviato in questi giorni,

con particolare riferimento ai servizi resi agli utenti.

Con l'ultimo rifinanziamento del contratto di programma RFI 2017-2021, le nuove risorse per gli investimenti ferroviari salgono a 15,2 miliardi, come dicevo prima, destinati sia alla valorizzazione delle reti esistenti, con importanti azioni di potenziamento tecnologico, sviluppati anche a livello dei nodi urbani, sia all'*upgrade* delle direttrici principali nazionali e ai collegamenti di ultimo miglio, con porti e aeroporti per noi assolutamente strategici alla realizzazione di nuove linee ad alta capacità, soprattutto nel Sud, che ne è ancora sprovvisto.

A livello più generale, sarà lanciato un piano straordinario di investimenti infrastrutturali per incentivare la crescita e il lavoro al Sud, promuovendo l'adozione e il coordinamento di vari strumenti di intervento, quali i contratti istituzionali di sviluppo, le zone economiche speciali e i contratti di rete, con l'obbligo fondamentale di accelerare la realizzazione dei progetti strategici tra loro funzionalmente connessi. In quest'ottica saranno sviluppate le azioni contenute nel Programma operativo nazionale infrastrutture e reti 2014-2020, cofinanziate con le risorse del FESR e destinate soprattutto alle infrastrutture di trasporto del Sud.

È impegno del Governo accelerare e monitorare l'attuazione delle recenti delibere CIPE derivanti dall'utilizzo del Fondo di sviluppo e coesione. Al tempo stesso, sarà garantita un'assegnazione almeno pari al 34 per cento alle Regioni del Mezzogiorno nell'ambito degli strumenti ordinari di finanziamento in conto capitale. In particolare, il programma di

RFI 2017-2021, aggiornamento 2019, destina alle Regioni del Sud il 44 per cento delle risorse libere, oltre a quelle vincolate già dal PON, per un ammontare complessivo, quindi, di quasi otto miliardi e per la raggiunta percentuale del 51 per cento del totale dell'aggiornamento del contratto di programma, mentre nel contratto di programma di ANAS 2016-2020 il 52 per cento riguarda le regioni del Sud e le isole.

Verranno messe in campo tutte le iniziative necessarie per garantire appalti pubblici sostenibili e trasparenti con tempi certi, introducendo, nel rispetto delle direttive comunitarie, strumenti di flessibilità che consentono la celerità delle procedure e la semplificazione dei processi autorizzativi, facendo di tutto per evitare le duplicazioni delle attività che le amministrazioni sono oggi nelle condizioni di dover realizzare. Al contempo, occorre assicurare un quadro giuridico di riferimento certo e semplificato, superando gli attuali elementi di criticità. Regole certe e di facile attuazione costituiscono i criteri con i quali stiamo terminando la stesura e la redazione del nuovo regolamento di attuazione del Codice dei contratti pubblici, che quindi consentirà di ridurre i tempi di realizzazione delle opere programmate, garantendo però il massimo della sicurezza dei lavoratori e dei luoghi di lavoro e prevenendo in ogni fase del procedimento il pericolo delle infiltrazioni della criminalità organizzata.

Io ritengo e spero, avviate le consultazioni in questi giorni con le parti sociali sul testo che abbiamo elaborato a seguito dell'attività della Commissione, che tale testo possa essere inviato per l'esame preliminare del Consiglio dei ministri prima di Natale. Nella convinzione che le buone infrastrutture nascano da una buona progettazione, sono state anche accelerate le procedure per l'assegnazione delle risorse del fondo per la progettazione di fattibilità degli interventi prioritari per il Paese.

Le risorse del fondo di progettazione, che sono 110 milioni di euro, sono state destinate in sede di prima applicazione al finanziamento dei progetti presentati dai Comuni sopra i 100.000 abitanti, dalle città metropolitane e dalle Autorità portuali: 80 milioni sono già assegnati e 30 milioni saranno assegnati entro il 2019. Nell'ambito dello stesso fondo saranno finanziati anche i piani urbani per la mobilità sostenibile per le città che oggi ne sono prive.

Per quanto riguarda il fondo destinato alla progettazione degli enti locali, per il solo anno 2019 sono pervenuti 186 programmi ammissibili a finanziamento, a valere su uno stanziamento di 34 milioni per gli esercizi 2018 e 2019. Relativamente ai Comuni sono pervenuti 1.143 progetti ammissibili a finanziamento, a valere su uno stanziamento complessivo di 37 milioni e oltre.

È inoltre nostro intendimento adeguare il testo unico dell'edilizia (decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380) alle attuali esigenze del patrimonio immobiliare con l'obiettivo di ridurre il consumo di ulteriore suolo, attraverso interventi di recupero e di riqualificazione urbana. In questa prospettiva assume altresì carattere prioritario la valutazione, insieme alle Regioni e agli enti locali, del quadro normativo del governo del territorio, nel rispetto ovviamente delle competenze del Titolo V

della Costituzione. L'integrazione delle nuove infrastrutture con il territorio antropizzato passa infatti attraverso la rigenerazione delle città, con l'obiettivo di aumentare la sicurezza e il contenimento energetico del patrimonio edilizio, in considerazione in particolar modo della funzione sociale della casa quale misura di contrasto alle disuguaglianze e di sostegno al welfare. Una priorità politica è la realizzazione del programma di rinascita urbana per la qualità dell'abitare, volta alla ristrutturazione del patrimonio esistente, al riutilizzo delle strutture pubbliche dismesse, alla rigenerazione urbana e alla realizzazione di opere finalizzate all'eliminazione delle barriere architettoniche, intervenendo a sostegno delle categorie sociali più svantaggiate nell'accesso all'abitazione. Per il complesso delle politiche abitative è previsto, nella legge di bilancio, un fondo con uno stanziamento attuale di 853 milioni di euro.

Sarà accelerata la realizzazione di immobili (caserme) soprattutto destinati allo svolgimento dei compiti istituzionali di prevenzione e repressione dei reati da parte delle Forze dell'ordine, al fine di garantire la sicurezza pubblica dei cittadini. È in fase di completamento il programma previsto con l'Arma dei carabinieri relativo alle caserme in Calabria e stiamo predisponendo un secondo piano per interventi sulle caserme in Campania.

Il Ministero intende contrastare incisivamente il fenomeno dell'abusivismo edilizio, incentivando l'utilizzo dell'apposita banca dati nazionale, e al tempo stesso porre in essere ogni utile attività di supporto e collaborazione, anche tramite accordi con le amministrazioni centrali e territoriali, per favorire gli enti locali, operando tra gli enti stessi una ripartizione di risorse, atte a finanziare la demolizione delle opere abusive.

È intenzione del Ministero incrementare le risorse già stanziate per gli interventi infrastrutturali per i Comuni fino a 3.500 abitanti, per importi massimi di 300.000 euro di immediata cantierabilità. Stiamo studiando le fonti per rafforzare il fondo, che è già presente presso il Ministero, per poterlo rendere immediatamente utilizzabile all'inizio al 2020 da parte delle amministrazioni comunali. Fondamentale sarà la promozione a tutti i livelli di una cultura della valutazione che coinvolga gli investimenti pubblici nelle fasi *ex ante* ed *ex-post*, al fine di operare scelte che siano il più possibile rispondenti alle esigenze dei territori e sostenibili sul piano economico e sociale.

Il Ministero è impegnato inoltre nell'attuazione del Piano nazionale degli interventi del settore idrico, ai fini della programmazione e realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità, per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche e per dare continuità a quelle esistenti, anche non concesse a società private.

Si avvierà un tavolo tecnico-operativo, inoltre, per pianificare gli ulteriori interventi, ancora non finanziati ma previsti, per le Olimpiadi invernali 2026. Il tavolo, che affronterà anche il tema della *governance* dell'evento, sul fronte ovviamente infrastrutturale (questa è la parte che compete al MIT, non certo il fronte sportivo), garantirà l'efficace coordina-

mento delle attività di competenza dei diversi soggetti istituzionali e degli operatori economici a vario titolo interessati.

Lo sviluppo sostenibile dei sistemi infrastrutturali del Paese richiede un forte investimento sulle competenze. In questo senso il MIT è impegnato nel rafforzamento delle competenze amministrative del proprio personale mediante nuovi reclutamenti e la collaborazione scientifica con università e centri di ricerca nazionali. In questa direzione, al fine di potenziare i controlli di regolarità amministrativa e contabile di controllo e di gestione, con il decreto-legge n. 104 del 2019 è stata istituita e sarà tempestivamente attuata la struttura tecnica per il controllo interno del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in coerenza con quanto previsto nella riforma del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dal precedente Governo. Tale struttura tecnica svolgerà verifiche di *audit* interno, anche a campione, sulla base di parametri definiti in accordo con il responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza. È l'organismo indipendente di valutazione, al fine di accrescere l'efficacia, l'efficienza e l'economicità dell'azione complessiva del Ministero.

PRESIDENTE. In considerazione della ristrettezza dei tempi a nostra disposizione, propongo di effettuare un primo giro di domande con un intervento di cinque minuti per ciascun Gruppo, a cui farà seguito la replica del Ministro. Nel caso residui del tempo, seguirà un secondo giro di domande.

PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, stiamo aspettando il Ministro da due mesi. È pochino un solo giro di domande e un intervento per Gruppo.

ASTORRE (*PD*). Una proposta operativa: poiché le domande possono essere fatte oggi e il Ministro può rispondere successivamente e mandare le risposte alla Commissione, chiedo che ci sia concesso di parlare in un tempo un po' più largo. Nel tempo che residua il Ministro può rispondere, altrimenti ci può inviare le risposte per iscritto e noi ne faremo l'uso politico che riteniamo. In questo modo tutti possono intervenire e porre le domande che vogliono, mantenendo sempre i nostri tempi ristretti.

SANTILLO (*M5S*). Chiedo che sia fissata una tempistica per Gruppo, anziché magari fare un unico giro di domande. Se è possibile, compatibilmente con le esigenze del Ministro.

PRESIDENTE. Ho proposto un intervento per Gruppo per iniziare. Bisogna essere sintetici: diamo un tempo di cinque minuti.

PERGREFFI (*L-SP-PSdAz*). Signor Presidente, grazie al cielo oggi abbiamo qui il Ministro e siamo contenti di averlo qui. Sono tantissime le cose da chiedergli, perché ci sono interrogazioni che stanno aspettando (magari non tutto per colpa del Ministro attuale, ma anche del precedente)

e che non hanno ancora ricevuto risposta. Per noi questa è un'occasione e devono essere concessi almeno venti minuti per Gruppo. Altrimenti chiediamo al Ministro la disponibilità a tornare la prossima settimana.

PRESIDENTE. Troviamo un compromesso: quindici minuti per Gruppo.

D'ARIENZO (PD). Ringrazio il Ministro, anche per l'immediato intervento che, come MIT, è stato approntato nell'area del veneziano a seguito della grave situazione del 12 novembre scorso. Condivido sostanzialmente gli *incipit* iniziali, soprattutto quello riferito alla sostenibilità dell'ambiente, e sono convinto che il Piano generale dei trasporti e della logistica sia il vero piano industriale dal quale muovere per far crescere il Paese. Quindi, va bene tutto quello che ho sentito sugli investimenti, le risorse, il fondo abitativo, la mobilità ciclopedonale, l'alta velocità e il trasporto pubblico locale, soprattutto quello su ferro, con l'avvertenza – ma credo che sia nota anche al Ministro – della necessità di collegare i porti, gli aeroporti e la ferrovia in un unico sistema.

Ho tre domande velocissime da porre. Il Ministro ha parlato di ulteriori assunzioni per la vigilanza sulle concessioni autostradali, che è un tema molto delicato nel rapporto con il territorio: la concessione e le opere di compensazione da realizzare nell'arco del periodo temporale della concessione. Non sempre le società concessionarie realizzano quegli interventi che, nei piani economici e finanziari, sono stabiliti all'inizio della concessione. Vorrei una riflessione su questo, perché è elemento di forte criticità sul territorio.

Come seconda domanda le chiedo se riesce a darci qualche informazione sulla delicata vicenda del rinnovo autostradale dell'Autostrada del Brennero, in particolare per quanto riguarda la cessione delle quote ai privati e – mi permetto di dire – anche la difformità tra quanto era stato stabilito nel protocollo con l'allora ministro Delrio nel gennaio 2016 e quanto invece si sta realizzando.

Terza e ultima domanda. Chiedo una riflessione – se vi sono elementi di conoscenza aggiornati – sull'alta velocità nella dorsale adriatica, perché questa permetterebbe di far crescere anche quell'area del Paese.

Apprezzo gli interventi al Sud, sulla Napoli-Bari e nella zona del messinese in Sicilia, ma le occasioni portuali sulla dorsale adriatica richiedono una riflessione per capire a che punto sono i procedimenti in quella direzione.

NENCINI (*IV-PSI*). Signor Presidente, sarò molto rapido. Vorrei affrontare con lei tre questioni, signor Ministro. Condivido l'impostazione iniziale del Presidente, quindi le sarei grato se potesse dare le risposte il più rapidamente possibile. Ho notato – è l'unico commento che faccio – che non ha toccato il tema Alitalia. Mi chiedo quale sia la ragione, perché non solo è il tema più caldo, ma è uno dei due più delicati, insieme ad Ilva, che naturalmente non dipende da lei.

Come dicevo, pongo tre questioni, la prima delle quali è la seguente. Questa Commissione ha approvato pochi giorni fa con una larghissima maggioranza un parere che chiedeva un'attenzione particolare da parte del suo Ministero sulla questione degli alloggi popolari. Non mi pare che ne abbia parlato.

PRESIDENTE. Ne ha parlato.

NENCINI (IV-PSI). Ero disattento?

PRESIDENTE. Sì.

NENCINI (*IV-PSI*). Allora me ne scuso e chiedo cortesemente al Ministro se mi può far sapere, anche per iscritto, la posta di bilancio.

Le altre due questioni sono più piccole. So che, per quanto riguarda il TPL, sono venuti meno circa 58 milioni che riguardano il settore malattia. Vorrei sapere se è previsto che vengano ripristinati oppure no.

L'altra questione riguarda il fondo per il trasporto aereo che, se non ricordo male, è in esaurimento il 31 dicembre di quest'anno. Si tratta di un fondo che probabilmente, se rifinanziato, è in grado di affrontare non la questione Alitalia, ma potrebbe essere anche di una qualche necessità.

CAMPARI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, ringrazio il Ministro per l'esposizione della relazione. Parto anch'io da Alitalia: è competenza prioritaria del MISE, ma è anche innegabile che la questione Alitalia abbia delle ripercussioni sulla nostra Commissione. Anch'io infatti ho la necessità di capire – se lei, Ministro, lo sa – qual è la posizione su Alitalia, a che punto siamo con la trattativa con Lufthansa – se questa trattativa è vera – e come sta andando avanti.

Su autostrade e concessioni vorrei sapere cosa ne pensa, signor Ministro. Oggi sono state pubblicate delle dichiarazioni del ministro Di Maio molto *tranchant*. Leggo testualmente: «per me e per il MoVimento 5 Stelle le concessioni vanno revocate a Benetton». E ancora: «Chi è che ci ha bloccato? La Lega, che in questi momenti come in passato ha sempre sostenuto la necessità che i gestori dovessero continuare a gestire le autostrade». Questa cosa non è corretta: la posizione della Lega è sempre stata molto chiara, ed è stata espressa anche quando abbiamo votato la settimana scorsa per organizzare delle audizioni e istituire un'indagine conoscitiva sulle concessioni.

Abbiamo detto che vogliamo sapere cosa dicono i contratti, quali sono gli obblighi previsti dal contratto, quali le manutenzioni e i controlli. Vorremmo cercare di capire bene come funzionano le concessioni, sempre nella ricerca del massimo vantaggio per gli italiani. Quindi mi piacerebbe conoscere, viste le dichiarazioni odierne del ministro Di Maio, la posizione del Ministro e del partito che rappresenta.

Passando alle opere autostradali, chiedo qual è la posizione sulla Tirreno-Brennero. A quanto ci risulta, si va verso un posizionamento – per noi positivo – sulla Tirreno-Brennero, quindi vorremmo averne conferma.

Chiediamo inoltre come siamo messi su un'altra posizione strategica: i ponti sul Po. Signor Ministro, lei sa benissimo – lei è di Piacenza e io di Parma – qual è la situazione al confine fra le Regioni; so che aveva anche risposto ad alcune sollecitazioni facendo presente che ci saranno 6,5 milioni. Mi interesserebbe capire – altrimenti tra alcuni anni saremo di nuovo daccapo – come siamo messi con la progettazione e la volontà del Governo di avere nuovi ponti (specialmente quello di Casalmaggiore). Ma so che mi risponderà senza dubbio, perché lei conoscerà benissimo le problematiche relative a queste infrastrutture, che sono dovute a una incuria che c'è sempre stata.

Lei ha toccato un po' il tema, ma non più di tanto, della Liguria. Quello che è successo in questa Regione l'abbiamo visto tutti ed è solo l'ultima dimostrazione di quello che c'è stato a monte di questa situazione. Vorrei quindi capire come si intende agire. So che nei giorni scorsi è stata anche a Savona per rendersi conto personalmente di tutti i danni che ci sono stati. So che le strade provinciali lamentano danni per almeno 20 milioni di euro, da una prima contabilizzazione. So anche che chiedono un decreto *ad hoc* per Savona, con un commissario. Visto l'isolamento che rende la Liguria quasi un'isola in questo momento, hanno anche chiesto di prevedere delle agevolazioni, su alcuni tratti autostradali: mi riferisco, ad esempio a Finale Ligure e Pietra Ligure.

Circa la Pontremolese, so che – a parole – è stata inserita tra le priorità, ma vorrei averne conferma e sapere come intende comportarsi al riguardo. Segnalo che ci sono emendamenti al disegno di legge di bilancio (l'emendamento 10.0.9 è uno di questi). Vorrei conoscere la posizione del Governo al riguardo.

Sulle ferrovie e il piano RFI, mi sembra che abbia detto – anche su questo chiedo una conferma – che sono previsti 7,2 miliardi per il programma 2020. Stando ai dirigenti di RFI, due settimane fa pareva che il concordato fosse però di 14,9 miliardi di euro. C'è quindi un po' di confusione e vorremmo capire quali sono le risorse stanziate per la sicurezza e gli interventi sull'esistente. Credo di aver capito che sia una quota parte del fondo all'articolo 7 della legge di bilancio. Inoltre, a quanto ammontano i fondi stanziati per le nuove opere? Ripeto: a proposito del piano di RFI, mi sembra che lei abbia parlato di 7,2 miliardi, ma ho sentito anche la cifra di 14,9 miliardi, mentre sul capitolo di bilancio MEF 7122 leggo 4,3 miliardi di euro. Vorrei cercare di capire un po' meglio, perché magari esistono altre voci.

Vorrei inoltre conoscere la situazione di alcune opere che, seppure locali, ritengo strategiche: una è il nodo di Firenze; sappiamo tutti che molta della congestione che c'è sull'alta velocità è dovuta al nodo di Firenze. Per cercare di cominciare a risolvere questa problematica c'è in ballo la nuova stazione di Foster.

Vorrei capire qual è la posizione su questa stazione, perché so è che stata fermata per un ripensamento.

DE MICHELI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti. È fallita l'azienda.

CAMPARI. (L-SP-PSd'Az). Vorrei capire la situazione e cosa s'intende fare.

Quanto all'autotrasporto, vorrei capire un po' meglio che cosa si vuole fare con la revisione dei veicoli. Sulla questione dei mezzi pesanti avevamo già lavorato col Governo precedente per cercare di riuscire ad effettuare le revisioni fuori dalle motorizzazioni. Lei sa benissimo qual è la problematica. Anche qui segnalo che c'è l'emendamento 12.0.56 a mia prima firma – che tra l'altro mi risulta che dovrebbe essere concordato con il MIT, quindi dovrebbe esserne a conoscenza anche il Ministero – per risolvere il problema e dare la possibilità di fare le revisioni fuori dalle motorizzazioni anche per i rimorchi, che non erano stati considerati per un mero errore di scrittura.

Allo stesso modo – concludo e chiedo scusa – per quanto riguarda il documento unico, invece, ci hanno segnalato alcuni problemi, quindi vorremmo sapere se intende posticipare, come da richieste di tutte le agenzie, l'entrata in vigore del documento unico. Lo ripeto, si tratta di proposte collaborative, fattive, per cercare di risolvere i problemi che vengono segnalati.

Allo stesso modo, una cosa che invece non ci trova del tutto concordi politicamente, pur essendo noi al Governo all'epoca, anche se ovviamente avevamo delle posizioni differenti con i nostri *partner* del tempo (e chiedo infatti quale sia oggi la linea), riguarda i contributi per il rinnovo del parco auto. Come si intende, se si intende, agevolare il rinnovo del parco veicolare circolante in Italia, che è il più vecchio d'Europa? A noi pare che si sia presa la rotta per tassare piuttosto che agevolare un cambio, quindi vorrei concentrare un po' di più l'attenzione sull'incentivazione al cambio piuttosto che su una penalizzazione di ciò che si possiede e che magari non si ha la possibilità di cambiare.

Infine, ho apprezzato molto il passaggio sulle Olimpiadi del 2016 e chiedo una grande attenzione su questo evento. Avremo i riflettori di tutto il mondo addosso, al di là del fatto che, se non ricordo male, a Cortina ci saranno anche i mondiali nel 2021. Quindi bisogna affrontare il problema delle strade provinciali e statali che vanno sistemate. Mi rendo conto che il Ministro non può rispondere oggi a tutto, ma vorrei capire quali siano gli interventi che si intendono fare per risolvere i problemi di viabilità che indiscutibilmente ci sono nell'arco alpino, e specialmente intorno alle stazioni sciistiche rinomate come Cortina che oggi sono un po' penalizzate dal punto di vista della viabilità. Credo che sia necessaria una sorta di dorsale olimpica, che però preveda un piano molto particolareggiato. Ricordo – anche se lo sappiamo tutti – che il 2026 è dietro l'angolo.

Ringrazio il Ministro e mi scuso se mi sono dilungato.

SANTILLO (*M5S*). Signor Presidente, onorevole Ministro, intervengo anche a nome dei miei colleghi.

Molto rapidamente vorrei dire che sono molto contento che abbia toccato il tema cruciale delle infrastrutture in Italia, cioè quello della manutenzione ordinaria e straordinaria. Non vi è dubbio che questa grande opera – missione direi – del precedente Ministro, debba avere prosecuzione. In questo senso sarebbe auspicabile riattivare realmente quanto prima, e con pieni poteri, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Attraverso l'archivio nazionale informatico delle opere pubbliche e attraverso il monitoraggio continuo che si spera possa esserci realmente su tutte le infrastrutture, sarà possibile avere una sentinella, una campanella di allarme per eventuali disastri come i crolli.

Ho colto nel suo messaggio una particolare attenzione per il dissesto idrogeologico. Le faccio presente che purtroppo in questo Paese non esiste ancora uniformità di giudizio da parte degli enti deputati alla classificazione del rischio, quindi oggi accade che, se un ponte o un'altra infrastruttura che ricade in una zona a rischio R3 o R4 viene messa in sicurezza in un'area, non ha lo stesso potenziale grado di giudizio che ha in un'altra area, perché le autorità di bacino non si parlano e quindi un'area a rischio R4 per una autorità di bacino non lo è per forza per un'altra. Quindi, nello stesso momento, come si fa a dire se un ponte è messo in sicurezza in un'area R4, in un'area di bacino anziché in un'altra? Di questo bisogna per forza di cose parlarne, per andare in sinergia con il Ministero dell'ambiente.

Stamattina abbiamo parlato del MOSE. La preghiera che le rivolgo è di cercare di trovare, il più velocemente possibile, un modo per mettere realmente in atto un piano di manutenzione e gestione che consenta di conoscerne i costi effettivi e che, alla fine, una volta che l'opera sarà entrata in funzione, permetta poi di mantenerla in esercizio.

Per quanto riguarda i regolamenti, le ricordo che, oltre a quello che fa capo al codice dei contratti, ce ne sono anche altri che ricadono nel cosiddetto «sblocca-cantieri», in particolare le linee guida che dovrebbero dire quali sono le strutture classificate come semplici per poter avere, quindi, una procedura agevolata nei confronti dell'autorizzazione sismica, tornando al deposito e non all'autorizzazione.

LUPO (M5S). Signor Presidente, la ringrazio per questa occasione di confronto. Mi collego a ciò che ha detto il senatore Nencini riguardo al FSTA, il fondo speciale trasporto aereo. A tale riguardo ho presentato un emendamento in legge di bilancio proprio per ottenere una proroga e la suddivisione al 70 e 30 per cento, più che necessaria visto che era stata effettivamente data una data limite al 31 dicembre, anche se questo è un ambito di competenza del Ministro del lavoro con cui, effettivamente, ho avuto un confronto per avere più che altro contezza dell'ammontare del fondo. Spero che questo emendamento, visto che la questione sta a cuore anche al senatore Nencini, venga accolto.

Per quanto riguarda, invece, ciò che oggi ci ha esposto – e la ringrazio per la lunga disamina – mi fa piacere cogliere l'interesse verso quello che è il settore di mia specifica competenza, cioè il trasporto aereo, visto che lei ha parlato di una sorta di riforma. Trattando di aeroporti e intermodalità, so che la sua direzione al Dicastero è iniziata da poco, ma in Commissione abbiamo presentato il disegno di legge n. 727 sul quale il lavoro è molto avanti. Mancano ancora un paio di audizioni prima dell'inizio della discussione generale. Sono molto contenta, quindi, di averla sentita trattare il tema nel suo discorso iniziale. Vorrei segnalarle che, se ci sono dei punti in particolare che vuole mettere in rilievo, o se c'è qualcosa che possiamo fare per lei, può farcelo sapere: siamo più che disponibili.

CIOFFI (M5S). Signor Presidente, innanzi tutto ringrazio il Ministro perché, se non ho contato male, ha usato cinque volte la parola innovazione, quindi è bene tenere questo tema al centro. Penso però che quando parliamo di innovazione e di infrastrutture (quindi non di trasporto ma proprio dell'hardware) dobbiamo stare attenti, perché mettere i sensori per la verifica, per esempio, sui ponti, è importante, ma prima di tutto dobbiamo conoscerli i ponti, quindi la cosa fondamentale è andarli a toccare in senso fisico e quindi avere una descrizione anche delle tipologie costruttive. A tal fine può essere utile interagire con l'università per capire come l'università prepara gli ingegneri anche dal punto di vista della storia delle tipologie costruttive, cosa fondamentale quando si tratta di infrastrutture di questo tipo.

Dato che ha parlato anche di innovazione, da questo punto di vista credo che dovremmo riuscire a fare il famoso corridoio per la trazione a idrogeno. L'ultimo distributore di idrogeno sul territorio è a Bolzano, o meglio l'unico che esiste in Italia, quindi dobbiamo provare a ingrandirlo, così come è previsto anche dalle disposizioni comunitarie, da Bolzano fino a Roma.

Penso che sia opportuno, inoltre, lavorare sulla riduzione delle stazioni appaltanti. Sappiamo che solo quelle relative ai lavori sono circa 11.700. Complessivamente, considerando anche servizi e forniture, il numero è stimato intorno alle 30.000. Abbiamo presentato anche un emendamento al disegno di legge di bilancio per cercare di affrontare il tema rapidamente.

Per la manutenzione riprendo quello che ha detto il senatore Santillo: bisogna incrociare bene i temi dei Piani per l'assetto idrogeologico con le infrastrutture e verificare i punti su cui conviene investire, perché non riusciremo mai a investire su tutto. Penso che sia opportuno, soprattutto nell'ottica dell'efficienza della pubblica amministrazione, prevedere – e credo che sia previsto già in legge di bilancio – finanziamenti specifici per la «riqualificazione» dei RUP delle stazioni appaltanti, perché è assolutamente fondamentale fare in modo che i RUP delle stazioni appaltanti siano aggiornati sulla normativa, che è continuamente al centro di attenzioni.

Sulla progettualità penso che al centro dell'azione debba rimanere il progetto esecutivo, perché è fondamentale che chi fa il progetto e chi fa la direzione siano separati. Penso che l'obiettivo al quale si è lavorato, anche nella precedente legislatura, cioè di porre al centro dell'azione il progetto esecutivo, sia un tema importante sul quale vi invito a riflettere.

Per le opere abusive di cui lei ha parlato, ripartirei da un'antica legge, anzi dall'antico regio decreto n. 523 del 1904, che prevedeva l'ine-dificabilità assoluta nei limiti di dieci metri dalle sponde dei corsi d'acqua. Se volessimo iniziare a dare un servizio, basterebbe prendere questo regio decreto che è ancora vigente, e capire cosa si può fare; troveremmo talmente tanta roba da abbattere che ci vorrebbero un paio di leggi finanziarie per farlo.

Per ultimo, solo un accenno sul tema delle concessioni: è un tema grande su cui bisogna lavorare con molta attenzione. Ripartiamo da quello che hanno detto l'ANAC e la Corte dei conti e cerchiamo di capire come l'interesse pubblico sia sempre più alto di qualsiasi interesse privato.

FEDE (M5S). Sarò velocissimo. Ne approfitto solamente per segnalare che ho accolto con piacere, oltre a tutti i temi già evidenziati dal Ministro, il fatto che sia stato riferito anche quanto previsto nel contratto di governo, ossia il tema della viabilità delle aree interne del territorio per garantire la connettività e l'intermodalità: mi riferisco alle aree colpite dal sisma del 2016. Approfitto per sottolineare su questo tema fondamentale anche la necessità, correlata all'esigenza di mettere in relazione queste aree con il resto d'Italia, di potenziare la dorsale adriatica, a partire dalla A14, che – come lei ben sa Ministro – è attualmente oggetto della problematica relativa al sequestro imposto dalla procura di Avellino. Lì servono risposte immediate, più che programmatiche, per la cogenza del periodo in cui ci troviamo.

Oltre a questo occorre lavorare per prevedere uno sviluppo anche dell'intermodalità che non esiste in quella zona: la zona del Medio Adriatico non ha trasporto pubblico ferroviario adeguato nella linea Est-Ovest, quella che passa per l'area del sisma; sulla linea adriatica da Bologna a Bari c'è un buco profondo delle linee TEN-T. L'invito è a sviluppare questo sistema per connettere adeguatamente il territorio.

SANTANGELO (*M5S*). Signor Presidente, essendo questa la prima occasione di incontro con il Ministro, approfitto per farle i migliori auguri di buon lavoro.

Sarò anch'io velocissimo e puntuale e mi collego al tema del Piano nazionale degli aeroporti, evidenziando un aspetto importante che riguarda soprattutto le due isole maggiori in Italia. È notizia di questi giorni di un'operazione annunciata dall'aeroporto di Catania, più precisamente dalla SAC di Catania, che intende privatizzare la società di gestione aeroportuale. Si parla di un'operazione di circa un miliardo di euro, che da siciliano mi lascia molto interdetto, signor Ministro, perché in questo momento la principale modalità di trasporto che viene utilizzata in Sicilia

è rappresentata dagli aeroporti, motivo per cui il diritto alla mobilità deve essere mantenuto.

I meccanismi che vengono messi in atto sono semplicissimi: le azioni delle società di gestione aeroportuale in questo caso sono detenute al 70 per cento dalla Camera di commercio, che, trovandosi in gravi problemi economici (non sto qui a sottolineare per quali motivi, ma si parla di un buco di circa 250 milioni), pensa di vendere le proprie azioni, circa il 70 per cento del totale, e privatizzare un settore così strategico per un'isola come la Sicilia. Questo potrebbe creare non poche conseguenze. Tra le altre cose, non più tardi di quattro mesi fa la SAC ha acquistato, nel giro di ventiquattro ore, la società di gestione dei trasporti di Comiso e risulta essere proprietaria anche di quell'aeroporto.

Perché questa premessa? Per dirle che probabilmente bisognerà intervenire a livello statale con una modalità che consenta agli aeroporti, soprattutto delle isole e di altre zone difficilmente raggiungibili, di rimanere a maggioranza pubblica, in modo tale da poter garantire nel tempo il diritto alla mobilità. È chiaro che vi è l'intervento dei privati in un settore di così importante sviluppo (i dati parlano di uno sviluppo dal punto di vista numerico molto ampio), ma a mio avviso si potrebbe intervenire, con un'operazione puntiforme, cercando di garantire anche in questo caso il servizio pubblico.

DE FALCO (*Misto*). Signor Presidente, saluto anch'io la signora Ministro, che ringrazio per l'esposizione. Cercherò di essere il più veloce possibile. Sono tre gli ordini di questioni che vorrei porre – e vorrei farlo in modo letteralmente laico – per sapere che cosa intenderebbe fare il Governo.

La prima questione riguarda in particolare Venezia, su cui oggi abbiamo anche audito il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale e il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto. La prima domanda è quindi relativa alle grandi navi, su cui ho anche presentato l'interrogazione n. 3-01135 lo scorso 20 agosto, pubblicata nella seduta n. 146 (le do il numero in modo tale da poterla sintetizzare), in cui chiedevo al suo predecessore (e chiedo ovviamente a lei, che certamente avrà la grazia di rispondere) che cosa intendesse fare con le grandi navi a Venezia. Oggi il presidente dell'Autorità di sistema portuale ci ha riferito che in nove mesi si può mettere in funzione una banchina (in venti mesi due banchine) per mandare a Marghera le navi più grosse, quelle intorno alle 100.000 tonnellate, come le due citate nell'interrogazione (la MSC «Opera» e la Costa «Deliziosa») che furono all'origine degli incidenti dell'estate scorsa. Questa è la situazione che a noi viene disegnata e chiedo al Ministro che cosa si intende fare, tenendo conto che questo non è certo un intervento risolutivo, ma comporta un minor carico sulla città, dato che il carico più grosso viene tolto dalla stazione Marittima.

Ancora, sempre per quanto riguarda gli aspetti portuali, Gioia Tauro è un porto che ancora oggi opera con un regime che lo colloca nel periodo

anteriore alla riforma Delrio. Allora mi chiedo come un territorio così martoriato possa risolvere i propri problemi, quando non ha neanche le risorse che hanno le altre Autorità di sistema portuale. So che è stato fatto il bando e mi sembra che ieri sia stato chiuso. Chiedo di sapere, sia sotto il profilo del collegamento ferroviario (mancano pochissimi metri ormai da tanto tempo), sia sotto il profilo della gestione, se sia possibile immaginare a breve un passaggio a una Autorità di sistema portuale, con le dotazioni e le risorse conseguenti.

La terza questione riguarda la Moby Tirrenia e la continuità territoriale con la Sardegna. In questo ultimo periodo Moby ha venduto due importanti grandi navi, forse le migliori che aveva: Moby Aki e Moby Tommy.

Nel frattempo, a Londra sembra che ci siano state alcune potenze finanziarie che hanno attaccato questa società, quindi volevo capire qual è la situazione, anche perché pare che Moby riesca a sopravvivere grazie al contributo dello Stato e non abbia ancora finito di pagare la Tirrenia.

RUSPANDINI (FdI). Signor Presidente, capisco anche il Ministro, perché è lo strumento stesso di questo tipo di approccio. Siccome purtroppo tutti siamo costretti ad assistere al dissesto idrogeologico causato da una serie di macro questioni che non è il caso di ripetere qui - tra l'altro forse non saremmo nemmeno in grado di farlo - mi domandavo, caro Ministro, se non fosse il caso di rivedere, ad esempio, la legge Delrio, perché avendo un po' di esperienza di politica sul territorio, credo che una delle grandi questioni sia proprio lo squilibrio nell'attribuzione delle competenze, che vede i nostri territori molto più sensibili e più fragili dal punto di vista del dissesto idrogeologico. Visto che lei è una donna di partito e visto che ha esperienza del partito, credo che sia opportuno fare un po' di autocritica rispetto a chi ha formulato questo sconvolgimento dell'architrave che secondo me è superiore a quello di oggi, perché il monitoraggio, lo studio, la conoscenza del territorio che ad esempio assicuravano le Province non vengono assicurati in egual modo dalla Regione (ci sono delle macro Regioni). So che adesso è bello parlare di massimi sistemi, ma a mio parere le soluzioni sono più vicine quando si ha una visione della realtà più concreta. Credo che ad esempio la legge Delrio sia stata un disastro e che molti dei disastri che subiamo e che subiscono i cittadini siano figli di quelle scelte.

Per quanto riguarda l'Alitalia, non prendiamoci in giro. Se il vostro è un Governo di prospettiva, diteci quello che si intende fare; se è l'ennesimo *spot* e tra sei mesi cambierete strategia, cambieranno le alleanze o cambierà altro, povera Italia e povera Alitalia.

PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*). La ringrazio, Ministro, per essere venuta, perché, come dicevo, la stavamo aspettando da un po', anche perché abbiamo tante domande che probabilmente oggi non riusciremo a fare tutte insieme, proprio perché sono ferme tantissime interrogazioni – alcune territoriali, altre più specifiche e altre più generali – che sono state presen-

un certo carico di aspettativa.

8^a Commissione

tate negli ultimi sette, otto o nove mesi e a cui nessuno ha mai dato risposta. Le chiedo innanzitutto se le deleghe ai Sottosegretari arriveranno a breve, in maniera tale che potremo avere un referente su determinati argomenti specifici, perché comunque sia c'è questo tipo di necessità. L'altra domanda è sul codice degli appalti, su cui in parte ha già risposto, dicendo che comunque il regolamento è *in itinere* presso il suo Ministero. Quindi quello che stavamo aspettando da Conte da più o meno un anno e mezzo a questo punto penso che, da quando lei ha preso in mano le cose, si sia sveltito, perché sapevamo che era sul tavolo del Presidente del Consiglio. Abbiamo fatto tantissime audizioni e ci sarebbe piaciuto magari essere un po' più coinvolti da questo punto di vista, visto che abbiamo fatto circa 70 audizioni sul codice degli appalti; quindi da parte nostra forse c'è anche

Ancora non ci sono i decreti attuativi dello sblocca cantieri, che stanno aspettando, soprattutto quello che riguarda gli enti locali e le imprese. Serve veramente sbloccare.

DE MICHELI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Sono stati firmati.

PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*). Sono stati firmati, ma al momento sono ancora *in itinere*. Agganciandomi a quello, dico anche che ci sono altri fondi che sono bloccati presso il Ministero, come il tavolo di finanziamento del bacino del Po per la manutenzione dei ponti, per cui c'era una trattativa in corso con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma in questo momento sembra che sia bloccata la fase di progettazione. Nello stesso momento, c'era un piano di emergenza manufatti che avevamo raccolto sui territori con il ministro Toninelli subito dopo la tragedia del ponte Morandi. C'è stato un censimento per cui i Comuni hanno dovuto assumere dei tecnici pagandoli di tasca propria per poter avviare un piano di monitoraggio, seppur parziale, delle strutture presenti sul territorio, ma tuttora ci stiamo chiedendo che fine abbia fatto questo materiale, perché è importante anche capire che fine ha fatto tutto quel lavoro.

Quanto alla questione delle strade ANAS, prima ha detto che sono stati dati i fondi per le strade provinciali che sono tornate ad essere di competenza ANAS. Le segnalo però il fatto che, probabilmente, questi fondi comunque non sono sufficienti, perché ci sono ancora tantissime strade che erano statali e sono diventate provinciali, ma che con la riforma Delrio le Province non hanno più i fondi per poter mantenere. Le faccio un esempio pratico, perché poi alla fine sono quelli che servono a capire: c'è il ponte di Curtarolo di cui parlavamo anche con il senatore D'Arienzo, nella provincia di Padova, che è stato dichiarato veramente molto a rischio, ma che non rientra nel piano delle strade ANAS, quindi è in carico alla Provincia, che però non ha i fondi; si parla di un ponte che collega due parti molto importanti della Provincia. Ci sono il rischio idraulico e la progettazione, perché comunque i Comuni spesso sono chiamati a fare una progettazione del rischio idraulico, ma non hanno i fondi. Oltretutto

va detto che il rischio idraulico spesso non si ferma al confine di un Comune, quindi probabilmente le Province potrebbero comunque rendersi parte integrante di questo rischio idrogeologico. Si potrebbe pensare a dei piani di finanziamento alle Province per poter redigere progetti di rischio idraulico in maniera tale da avere una conoscenza massima del territorio e non dover assistere ai disastri che ci sono in questo periodo e che sono veramente sconvolgenti per tutti noi. Faccio un esempio riferito al mio territorio: a Piazza Brembana è caduta, da un momento all'altro, una strada di 50 metri che non era neanche segnata come a rischio, ma a parte il fatto che il paese è rimasto isolato, dobbiamo ringraziare il cielo che non ci fosse nessuno, perché era notte. Quindi ci sono proprio delle problematiche.

Quanto al personale delle motorizzazioni, doveva esserci un piano di assunzioni, perché le motorizzazioni in questo momento sono bloccate. Faccio un esempio riferito ovviamente alle mie zone (Monza, Bergamo, Brescia, se non sbaglio anche Varese), dove non si riescono più a conseguire le patenti entro i sei mesi di validità del foglio rosa, perché non ci sono i tecnici per poter rilasciare le patenti ed effettuare le revisioni, come segnalava il senatore Campari. Aggiungo anche che i camion non possono circolare senza le revisioni; questa è una cosa importantissima, perché non possono andare all'estero. C'è anche la problematica dei nostri camion che vengono fermati al Brennero, mentre noi diamo questo tipo di possibilità; quindi le chiedo proprio di interloquire, perché si tratta di una categoria veramente molto importante da questo punto di vista.

I centri meteorologici di ENAV praticamente diventeranno una sede unica, in una revisione complessiva che sta facendo ENAV al di fuori del suo piano industriale e visto che il MEF ha una quota di ENAV. È anche vero che comunque quello che attiene al volo, quindi le autorizzazioni, ricade anche sul suo Ministero, quindi si intersecano le competenze. Il fatto, quindi, che ENAV, al di fuori del suo piano industriale, chiuda ad esempio il centro meteorologico di Linate, spostando tutti i suoi dipendenti da un giorno all'altro, dovrebbe metterci un po' in allarme.

Fra le questioni ferme presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le faccio un esempio pratico: il casello autostradale A4 di Dalmine, finanziato da Autostrade per l'Italia per 12-13 milioni, è stato validato dal Ministero dell'ambiente e la sua la progettazione è ferma da quasi un anno al MIT. Sarebbe opportuno che si riuscisse a sveltire questo tipo di pratiche, soprattutto quando sono finanziate dal privato, ma si aspetta semplicemente la valutazione di un progetto da parte del MIT. Questa mi sembrava una questione importante da segnalarle.

ASTORRE (*PD*). Signor Ministro, inizio dalla Orte-Civitavecchia, la superstrada che collega il porto di Civitavecchia all'Italia centrale. Mancano circa 18 chilometri, l'appalto dovrebbe essere assegnato entro il 31 dicembre 2021. Vorrei sapere dal Ministro se ci sono le condizioni per poter confermare tale tempistica, anche alla luce del fatto che il TAR ha ri-

messo gli atti alla Corte di giustizia europea per le questioni ambientali del progetto.

Quanto alla città metropolitana di Roma, vorrei sapere a quanto ammontano le risorse disponibili per la «cura del ferro» a Roma. In particolare, per il sistema pubblico su ferro e le metropolitane A e B erano previsti 425 milioni di euro assegnati nei primi mesi del 2018 dall'allora ministro Delrio. Vorrei pertanto capire che tipo di investimenti sono stati fatti e soprattutto che tempistica è prevista per la annosa questione delle metropolitane a Roma.

Per quanto concerne l'autostrada, nel Lazio ma anche in Abruzzo c'è la questione dei rincari sulla A24-A25 (Strada dei parchi), un'autostrada classificata di montagna e la più cara d'Italia. Ad onore del precedente responsabile del Ministero, il rincaro di circa il 20 per cento paventato dal gestore era stato sospeso. Tanti sindaci e tanti territori sono in ebollizione e credo che lei abbia anche incontrato una delegazione. Vorrei capire se entro il 30 novembre – perché questa è l'ultima scadenza fissata – si possano evitare i rincari previsti sulla Strada dei Parchi Roma-Teramo e Roma-L'Aquila.

Last but not least, il tema Alitalia. È chiaro che su Roma e Fiumicino impatta in maniera particolare sia come hub nazionale che come crisi occupazionale. È una questione che sta particolarmente a cuore a tutti noi e penso a tutta l'Italia però, per la presenza dell'hub di Fiumicino su questo territorio, vorrei capire dal Ministero qual è l'impegno in proposito.

FERRAZZI (PD). Signor Presidente, signor Ministro, è notizia di oggi che Trenitalia ha vinto la gara d'appalto per l'attivazione del servizio dell'alta velocità nelle tratte più importanti in Spagna. È una notizia importante per nostro Paese, ma mette in evidenza un paradosso: l'alta velocità è iniziata in maniera significativa in Italia ormai da molti anni, tanto da aver conseguito tutte le competenze per gestirla anche a livello internazionale, eppure in Italia siamo in presenza di una rete non ancora compiuta. Dico questo non solo come membro di questa Commissione, ma in particolare come Capogruppo in Commissione ambiente, perché è del tutto evidente che portare il trasporto di persone e cose – quindi alta velocità e alta capacità – dalla gomma al ferro ha innanzitutto un impatto ambientale assolutamente da assecondare, per non parlare naturalmente di tutte le altre conseguenze. Signor Ministro, da questo punto di vista, in questi due mesi e mezzo del suo mandato ha già dato prova di una certa energia nell'assumere alcune decisioni. Tra l'altro, lo stesso presidente Zaia questa mattina ha sottolineato positivamente il fatto che questo Governo abbia convocato finalmente il comitatone, che non veniva riunito da due anni.

Per quanto riguarda la parte del Nord, mi soffermerò solo su due aspetti all'interno della questione generale. Lei sa molto bene che è finita la parte padana dell'alta velocità Torino-Trieste; questo ha un valore per l'ambiente, per il tempo di trasporto e anche per l'economia, perché dove c'è alta velocità ci sono investimenti, lavoro, ricerca e produzione.

È esattamente lungo i nodi dell'alta velocità che si crea la ricchezza, soprattutto quella sostenibile.

C'è però il nodo di Vicenza che bisogna risolvere. Non so se adesso lei avrà modo di rispondere, perché le stiamo ponendo una grande molteplicità di temi, ma occorre una riflessione che forse avremo modo di fare in Commissione. Il nodo di Vicenza rischia di mettere in crisi un po' tutta l'area, perché è evidente che quando si crea un blocco su un pezzo, si blocca l'alta velocità di tutta l'area.

L'altra questione che vorrei sottolineare è un tema di cui non parla nessuno e che concerne sempre l'alta velocità. Per fortuna da Trieste a Salerno oggi c'è e funziona. Ci sono però dei problemi con la manutenzione, i treni sono un po' in ritardo, la velocità è diminuita: questi sono aspetti da vedere. Ma soprattutto, il tratto Bologna-Padova non solo non è costruito, ma non è nemmeno previsto, a quanto mi risulta da Trenitalia. Questo è un paradosso, perché in quel tratto per percorrere 100 chilometri il treno impiega più di un'ora, creando un collo di bottiglia per tutto l'asse Trieste-Salerno. Sarebbe forse il caso di iniziare a ragionare anche su questo. Peraltro, da un punto di vista orografico, è un pezzo di territorio perfetto, perché non ci sono gallerie da fare, ed è a bassissima densità abitativa rispetto al resto del Paese. Pertanto, con dei costi assolutamente abbordabili, è possibile la costruzione di una rete di questo tipo.

RUFA (*L-SP-PSd'Az*). Signor Ministro, sarò rapido e porrò delle domande molto nette. La strada statale Jonica 106 è stata istituita «solamente» nel 1926 e ancora deve essere finita. La colpa è di tutti, ma vorrei conoscere lo stato della situazione. Visto che questo Governo è tanto interessato, giustamente e condivisibilmente, alla sicurezza ma anche all'urbanizzazione e al verde, è bene che si sappia che questa statale purtroppo è anche motivo di tragedie, visto che percorre – immagino lo sappia – anche delle strade urbane. Vorrei quindi conoscere lo stato dell'impegno in relazione a tale strada statale.

Il secondo quesito concerne l'alta velocità e più specificamente tre progetti che avevamo messo a programma: la Napoli-Bari, per la quale avevamo ipotizzato con il precedente Governo 6 miliardi di investimenti; la dorsale Bari-Pescara e il tratto Palermo-Messina-Catania, per il quale avevamo ipotizzato un investimento di 1,3 miliardi di euro. Vorremmo conoscere lo stato dell'alta velocità sui suddetti tratti.

Vi sono altri due argomenti che mi stanno a cuore. Quanto al primo, mi riallaccio al discorso dei treni. Io sono di Frosinone e da Frosinone a Roma impiego più tempo che da Roma a Milano. Mi sta bene che vinciamo in Spagna, ma sarei più contento se vincessimo nei piccoli Comuni. Io non chiedo l'alta velocità, perché so che a livello tecnico – suppongo che lo sappiate anche voi – ci sono delle problematiche legate a tanti motivi. Però c'è la questione della sicurezza, anche nelle stazioni ferroviarie. Anche in relazione all'inquinamento, io non prendo la macchina se so che c'è un treno. Chiedo quindi un intervento abbastanza deciso anche per quello che riguarda la situazione dei treni nei piccoli Comuni, perché sul-

l'alta velocità, tranne qualche piccolo ritardo, effettivamente possiamo vantarci del lavoro di Ferrovie dello Stato (non a caso vinciamo una gara in Spagna).

L'ultimo ragionamento riguarda gli *switch* gomma-ferro, che spero siano reali, soprattutto collegandoli anche ai sistemi portuali. Mi sta bene che cinquantasette porti vengano raggruppati in quattordici strutture armonicamente più gestibili. Tra di esse, come ha ricordato chi mi ha preceduto, c'è l'ente che riguarda Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Qual è la strategia che riguarda i porti di interscambio navale e quelli per il trasporto commerciale?

Questa è una strategia che, non a caso, interessa l'Italia e rende il nostro Paese interessante. Lo abbiamo visto con la via della seta, in cui le sole Genova e Trieste fanno parte di uno dei 29 punti strategici. Fanno gola a livello di investimento, il che significa assunzioni, e soprattutto servirebbe a dare una risposta a Gioia Tauro, dove ci sono stati 1.300 licenziamenti proprio perché è venuto meno lo sviluppo di *gateway*. I licenziamenti sono dovuti alla mancanza di infrastrutture, quindi alcuni *partner* commerciali svedesi hanno preferito l'Egitto o la Spagna.

Visto che noi siamo potenzialmente la terza forza nel sistema portuale europeo, ma materialmente siamo la sedicesima, vorrei sapere qual è la strategia relativa ai porti italiani. Siamo in grado di aprire i porti a questi scambi non solo di navi, ma anche di merci, sbloccando Cagliari e Gioia Tauro?

CORTI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, signor Ministro, relativamente alla Campogalliano-Sassuolo, visto che ci sono numerose direttrici, sia quella che va in direzione Rubiera che la possibile direzione complanarina che dovrebbe collegarle con l'uscita Modena Sud, ci sono sviluppi per quanto riguarda le tre tappe di realizzazione (2021-2022-2023) oppure l'incontro che avete avuto un mese fa con il Presidente della Provincia di Reggio Emilia ha ritardato o può ritardare in qualche modo il collegamento Campogalliano-Rubiera con la tangenziale, che si ipotizzava andasse a nord e poi eventualmente a sud?

In secondo luogo, essendo Modena e la bassa modenese la capitale del comprensorio biomedicale, abbiamo sentito, pochi giorni fa, critiche rivolte a Parma dagli imprenditori che si sono soffermati sul cosiddetto decreto sisma, valutandolo come molto impeditivo della celerità della ricostruzione, perché potrebbe ingessare i lavori. Ha un'idea al riguardo e ci può dare una risposta?

Infine, per quanto riguarda il terzo valico, mi risulta che sia stato nominato, o sia in fase di nomina, l'avvocato Calogero Mauceri come supercommissario. Mi risultano proteste da parte di diversi sindaci piemontesi e anche dalla Giunta regionale del Piemonte che, da quanto capisco, non condividono questa scelta, in quanto la persona da lei incaricata non sarebbe un tecnico, ma sarebbe considerato più una figura di rappresentanza politica. Volevo sapere, quindi, come mai è stata fatta questa scelta al po-

sto di Rettighieri, che era stato individuato nel precedente Governo da Toninelli come potenziale commissario.

LUNESU (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, il 9 novembre ho presentato un'interrogazione relativa alla continuità marittima. Volevo sapere, a proposito della Sardegna, se sarà possibile rinnovare il contratto tra il Ministero delle infrastrutture e la società Tirrenia che scadrà il 18 luglio 2020 e, in caso contrario, cos'altro si può fare in merito.

VONO (*IV-PSI*). Signor Presidente, signor Ministro, vorrei sapere se il Ministero ha in programma di agire con un serio piano per i trasporti al Sud, un piano che non rientri in un momento straordinario. Ho sentito delle varie risorse che sono state stanziate per il Sud, ma talvolta queste risorse rimangono bloccate per motivi che non è dato neppure conoscere. Quindi, vorrei sapere se il suo Ministero ha in programma di realizzare un piano di trasporti che non sia straordinario per il Sud, chiaramente in collaborazione con ANAS, RFI e Ferrovie.

Per quanto riguarda la strada statale 106, il megalotto 3 Sibari-Taranto è l'unica grande opera rientrata nel cosiddetto «sblocca-cantieri». Sono state stanziate risorse per un miliardo e 300 milioni di euro, ma l'opera è rimasta ferma per problemi dovuti al fallimento della ditta Astaldi e ora, una volta chiarite le questioni, non so se si riesce a farla ripartire, visto che è di grande importanza per tutto il Sud.

Infine, non chiedo l'alta velocità per il Sud, che si ferma in Campania, ma un'attenzione maggiore al cronoprogramma per l'implementazione della ferrovia, soprattutto della Ionica, dove a ottobre 2018 è iniziata anche l'elettrificazione che dovrebbe concludersi nel 2023.

DE MICHELI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Onorevoli senatori, nonostante abbia le risposte per tutti i quesiti posti, non credo che riuscirò a fornirle, anche perché quando vengono poste numerose domande, corro il rischio di non essere capace della sintesi di cui, invece, siete stati capaci voi, quindi vi chiedo scusa. Manderò per iscritto quelle che mancheranno.

Per quanto riguarda la A22 e le quote dei privati, il 31 dicembre 2019 abbiamo aperto un tavolo ma, ad oggi, non ci risultano ancora realizzate le condizioni per vendere la quota dei privati. Stiamo valutando alcune opzioni e lunedì sarò a Bruxelles anche per fare una valutazione con la Commissione europea perché, come voi sapete, la norma era soggetta ad un accordo con l'Unione europea, con la possibilità di chiedere qualche mese di proroga nel mentre. I soci della A22 si organizzeranno di conseguenza.

Per quanto riguarda le assunzioni per le verifiche del concessionario, confermo che abbiamo proposto un emendamento e spero che il Senato, così come la Camera, aderisca alla richiesta del Ministero.

Per quanto riguarda gli alloggi popolari, ho semplicemente ribadito il contenuto della norma prevista nella legge di bilancio sull'investimento di

850 milioni per il progetto di rinascita urbana, che è legato proprio all'aumento del numero degli alloggi. È ovvio che, nelle nostre aspettative, queste risorse, che vorremmo riuscire già a distribuire entro il 2020, dovrebbero diventare stabili o quasi, cioè vorremmo avere la garanzia che ogni anno, se non proprio 850/900 milioni all'anno, si possano stanziare risorse almeno fino al 2025. Il nostro *desiderata* sarebbe di avere risorse stabili per gli alloggi popolari. Questo era nella seconda parte della relazione e non ne ho parlato; ho ricordato soltanto il piano di rigenerazione urbana presente nella legge di bilancio.

Per quanto riguarda l'Alitalia, oggi, dopo un incontro che ho avuto anche con l'ex ministro Toninelli, siamo in una situazione di attesa della verifica che stanno facendo i commissari dopo la scadenza della scorsa settimana, quindi siamo in attesa che ci relazionino rispetto alle opzioni, anche se, come sapete, il titolare del *dossier* è il ministro Patuanelli. Ovviamente noi stiamo facendo valutazioni legate soprattutto alle questioni regolatorie e alle questioni legate ai vari aeroporti coinvolti nella vicenda di Alitalia. Non dovremo aspettare molto prima di sapere quali siano le valutazioni analitiche dei commissari rispetto al consorzio che aveva risposto alla gara pubblica del precedente Governo.

Sul tema del fondo per il trasporto aereo, confermo che è in capo al Ministero del lavoro. Ovviamente mi sono già premurata, con la ministra Catalfo, di chiedere un intervento rispetto al fondo, perché è del tutto evidente che oltre al tema Alitalia ci sono state altre questioni di altre compagnie, che peraltro stiamo affrontando con tavoli specifici, quindi anch'io ritengo che per il 2020 si debba raggiungere l'operatività del fondo.

Sulle concessioni autostradali ho già avuto modo di dire che – lo ribadisco con grande tranquillità in questa autorevole sede parlamentare – dovremmo arrivare rapidamente alla revisione di tutte le concessioni autostradali, ai sensi e per gli effetti della delibera dell'Autorità dei trasporti. Questo tipo di revisione dovrà essere peraltro successivamente validata dal CIPE e, dopo la delibera del CIPE, dagli enti a ciò preposti.

Per quel che riguarda la procedura di revoca avviata dal precedente Governo sul concessionario Aspi, cui alcuni di voi hanno fatto riferimento, vi confermo che tale procedura è in corso e non è ancora terminata, perché c'è ancora una fase di acquisizione documentale da parte degli uffici del Ministero delle infrastrutture. Così come ho avuto modo di dire poco fa anche alla Camera dei deputati, vi confermo che, quando sarà elaborata una proposta, il Ministro delle infrastrutture la porterà in sede di Consiglio dei ministri per una decisione collegiale e collettiva.

Sul tema di Savona vi confermo che non è stato riaperto il secondo viadotto della A6, poiché la frana è ancora in movimento. Rispetto al crollo dell'altro viadotto, avvenuto domenica, ormai è sufficientemente assodato, sulla base delle rilevazioni fatte dai tecnici, sia sul fronte della Protezione civile che dei Vigili del fuoco, che è avvenuto per cause imputabili alla frana. Peraltro il Presidente della Regione mi ha confermato che la frana non è stata mappata, perché non esisteva prima della grande pioggia delle quarantotto ore tra sabato e domenica; in quei due giorni su Sa-

vona è infatti piovuta la stessa quantità d'acqua che di solito piove in un anno. Quindi è un evento ascrivibile a questa serie di fatti. Il secondo viadotto, che ci auguriamo venga riaperto – come mi sembra di capire – nei prossimi giorni, ad oggi non è stato ancora riaperto perché c'è allerta arancione sulla Liguria e sulla provincia di Savona. C'è ancora pioggia e c'è ancora il rischio del movimento della frana; pertanto, l'indicazione che mi sono sentita di dare, consapevole dei problemi importanti che la chiusura di questo secondo viadotto determina sul porto di Savona, è che fino a che non c'è la certezza che quella frana non si muove più e non è stata messa in sicurezza la parte fangosa di acqua, è bene che rimanga chiuso. Dobbiamo riaprirlo nel massimo della sicurezza, soprattutto perché lì si intensificherà il traffico pesante. I tecnici stanno lavorando per arrivare al massimo della sicurezza di quel secondo viadotto, che dovrà portare su due carreggiate i due sensi di marcia.

Per quel che riguarda i ponti sul Po, ho firmato e ho inviato alla Conferenza unificata il finanziamento di interventi di manutenzione straordinaria e ordinaria di duemila ponti per la cifra di 250 milioni di euro e siamo in attesa che si esprima la Conferenza unificata. Rispetto ai ponti della Becca e di Casalmaggiore confermo gli stanziamenti per la parte di intervento sui ponti attuali. Segnalo che sono in pancia all'ANAS i 70 milioni per la costruzione dei nuovi ponti, che però poi diventeranno di proprietà dell'ANAS e non più degli enti locali. Segnalo che sul ponte della Becca abbiamo avuto l'informazione che, nonostante la Regione Lombardia si fosse impegnata alla progettazione entro il 31 dicembre 2019, questa è slittata a marzo del 2020. Ciò ovviamente determinerà anche uno slittamento dei tempi di appostamento delle risorse da parte di ANAS, perché è necessario il progetto del nuovo ponte.

Per quel che riguarda il dissesto idrogeologico, visto che abbiamo parlato di Savona, vorrei chiarire che questa non è una delega del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma il Ministero è ugualmente molto interessato al piano contro il dissesto idrogeologico. Ieri sera abbiamo confermato, anche pubblicamente, l'assegnazione dei 700 milioni che erano in pancia al Ministero dell'ambiente alle Regioni che hanno fatto i progetti. Capisco l'esigenza di valorizzazione del ruolo delle Province nell'ambito della questione del dissesto idrogeologico. Vengo da una Provincia che ha molta montagna e molta collina e quindi ho anche esperienza personale in tal senso. Il punto è che ad oggi il nostro sistema (non so se sia nelle vostre intenzioni modificarlo) prevede che l'assegnazione delle risorse nazionali avvenga sulla base della progettazione delle Regioni, che hanno il protagonismo anche interprovinciale - come la senatrice Pergreffi sosteneva nel suo intervento – e anche la possibilità di fare attività interprovinciale, perché molto spesso i confini amministrativi non collimano con le esigenze orografiche reali delle nostre montagne.

Sul tema della revisione dei veicoli siamo nella fase di formazione e sperimentazione della norma che è stata approvata l'anno scorso per poter arrivare rapidamente al decreto attuativo del Ministro. Se il Parlamento voterà a favore dell'allargamento della revisione esterna, cioè della possi-

bilità che anche i privati autorizzati, certificati e qualificati, possano svolgere questa attività privata di natura pubblica sulla revisione al rimorchio, il decreto attuativo si adeguerà alle scelte del Parlamento, come coerentemente è necessario fare da parte del Ministero.

Il Ministero inoltre ha deciso di stanziare ingenti risorse per gli anni che vanno dal 2019 al 2022 per la sostituzione del parco dei camion. Sul tema della trazione e del trasporto su gomma, soprattutto del trasporto merci, vorrei essere molto chiara. Abbiamo un'emergenza assoluta, che è quella legata alle decisioni del Tirolo di impedire il passaggio di alcune categorie di camion dal Brennero a partire dal 1º gennaio. Il Ministero ha già scritto all'Unione europea e andrò lunedì al Consiglio europeo anche e soprattutto per affrontare questo tema, perché il Ministero e la sottoscritta sono pronti a tutto pur di impedire un disastro economico ambientale come l'applicazione di quella direttiva prevista dal Tirolo. Infatti, o si va verso una soluzione graduale, o altrimenti l'effetto che si potrebbe generare sulla nostra economia, considerato che lì passa 1'80 per cento delle merci che vanno verso Nord, è particolarmente grave. Ovviamente la precedente Commissione, essendo in scadenza, ha avuto un ruolo assolutamente marginale in questa trattativa. Non vi sfuggirà che gli austriaci sono andati a votare il 27 settembre. Quindi questa fase finale dell'anno vedrà il Ministero impegnato su questo fronte.

Alla luce però anche della scelta del *green new deal* del Governo e quindi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, abbiamo stanziato ingenti risorse, dal 2019 al 2022, per la sostituzione dei camion e relativa rottamazione, per evitare che poi ci siano circuiti che recuperano quella tipologia di camion. Rispetto a questo, per gli ultimi mesi del 2019, visto che siamo saliti al Governo il 5 settembre scorso, abbiamo stanziato 18 milioni, ma dal 2020 al 2022 ci sono oltre 65 milioni disponibili, oltre alla quota che annualmente viene indirizzata del fondo che viene negoziato tra il Ministero e le associazioni dell'autotrasporto, in cui c'è una quota di altri 25 milioni che derivano dal fondo di 240 milioni. Vi dico questo per darvi un quadro.

Sto cercando di affrontare tutti i settori del Ministero: rispetto al tema delle grandi navi, ieri al comitatone per Venezia abbiamo deciso di non metterlo all'ordine del giorno, perché svolgeremo una discussione sullo-spostamento delle grandi navi da San Marco nel prossimo comitatone, che verrà convocato prima di Natale. Credo che sia necessario individuare immediatamente una soluzione, anche temporanea e parziale per le navi più grandi, per far sì che già dalla prossima stagione (quindi in tempi più ristretti rispetto a quanto ha detto il presidente Musolino in Commissione) si possa arrivare a spostare almeno 200-250 passaggi delle navi più grandi. Questo intanto alleggerirebbe la situazione di Venezia, e nel frattempo si farà un serio lavoro di individuazione (che peraltro aveva già cominciato l'ultimo comitatone del 2017) di un'alternativa che sia definitiva, tenendo conto che la Marittima è stato un grande investimento fatto dagli italiani, perché anche quella è costata un sacco di soldi. Sono soldi pubblici e quindi il ruolo della Marittima non può essere azzerato, ma è del

tutto evidente che è stata progettata e immaginata in un tempo dove non c'erano le navi da 340 metri. L'effetto che questo determina è inevitabile, nel senso che la progettazione è avvenuta in un tempo in cui questo ancora non c'era. Su Gioia Tauro provvederò quanto prima a nominare, visto che adesso l'Autorità portuale è commissariata, il nuovo presidente dell'autorità, per portare il più possibile alla normalizzazione, se è questo un termine corretto, e far rientrare nel circuito portuale il porto di Gioia Tauro, rispetto al quale confermo l'investimento di RFI per chiudere la partita ferroviaria, che peraltro è molto attesa e che probabilmente cambierebbe il volto di quel porto. Abbiamo fatto una *call* pubblica per individuare il nome del presidente dell'Autorità portuale medesima.

Per quanto riguarda il tema Tirrenia, ho convocato l'azionista per la prossima settimana.

Per quanto riguarda lo sblocca cantieri, ho firmato – e ha già controfirmato il Ministro dell'economia – il fondo salva opere, come vi dicevo prima con il finanziamento per i 250 ponti; ho inviato anche alla Presidenza del Consiglio (perché questo è un DPCM e ognuno di questi decreti ha un percorso diverso) il passaggio delle strade delle ex Province all'ANAS e quindi stiamo facendo un lavoro di attuazione il più possibile serrato per arrivare quanto prima. È chiaro che il lavoro di attuazione più poderoso è però quello del regolamento unico che ho citato nella mia relazione iniziale. Questo ovviamente non sfugge a nessuno.

Venendo al tema dell'ANSFISA e dell'Archivio nazionale delle opere pubbliche, sull'Archivio abbiamo appostato ulteriori risorse, abbiamo dei problemi con alcuni enti locali che tendono a non inviare i documenti e quindi stiamo cercando di rendere facilmente accessibile agli enti locali la possibilità di fornirci tutti i dati che ci servono. L'incrocio tra il compimento della fase della costituzione dell'Archivio con la messa a pieno regime di ANSFISA determinerà anche una semplicità maggiore nel controllo delle opere, fermo restando ovviamente un controllo fisico che si rende sempre necessario.

Sul tema dei ponti, però, voglio essere molto franca con voi: ho chiesto – ed esigo che questo accada dopo molti anni – che il Consiglio superiore dei lavori pubblici promani le linee guida sulla sicurezza dei ponti, perché oggi queste linee guida ancora non ci sono e io credo che questa sia un'esigenza assoluta e tassativa per garantire il livello di sicurezza con il quale noi facciamo le valutazioni. È certamente un lavoro complesso e importante, ma quando sono arrivata al Ministero delle infrastrutture ho chiesto immediatamente al Consiglio superiore dei lavori pubblici che si arrivasse a questa definizione. Non vi sfuggirà che decidere il *target* di sicurezza significa fare un pezzo di lavoro fondamentale per la sicurezza.

Sul tema delle stazioni appaltanti, sapete che si era già addivenuti a una poderosa riduzione, poi si è deciso di riallargarne il numero. Su tale tema mi sono fatta un'importante esperienza quando sono stata la commissaria sul terremoto, peraltro anche nel corso del precedente Governo. Se si addiverrà a un'ulteriore riduzione non ci dispiacerà, ma credo che una delle cose più importanti sia dare seguito alla previsione del codice degli

appalti, che prevede che le stazioni appaltanti debbano avere la qualificazione, perché uno dei motivi per cui molte gare sono ferme o hanno dei problemi non è legato esclusivamente a cosa è il codice degli appalti, ma alla non qualificazione delle stazioni appaltanti. Nel caso del terremoto, ad esempio, mi sono arrivate delle proposte di gara che si riferivano a un codice degli appalti che era ancora quello del 2009, mentre io ero commissario nel 2017-2018. Nel frattempo il codice era cambiato quattro volte. Abbiamo quindi un problema sul piano della formazione di ciò che è più importante per tutti noi, che sono le persone, rispetto alle quali vi segnalo che presso il Ministero è in fase terminale l'*ter* per le 100 assunzioni alla motorizzazione, che finalmente potranno avvenire nel 2020, ma ho chiesto anche 250 persone del concorsone previsto dal Ministero della funzione pubblica; non credo che mi verranno assegnate tutte, ma intanto le ho chieste.

Sempre sul fronte dei tecnici, a gennaio partirà il concorso per i 500 tecnici di ANSFISA e nel frattempo chiediamo l'assunzione a tempo determinato di 150 tecnici, mentre si perfeziona la fase dell'*iter* concorsuale (ci vorranno due anni per fare il concorso, non vi sfuggirà). Dicevo che però il tema della qualificazione delle persone e delle procedure delle stazioni appaltanti diventa fondamentale, perché, se è vero che la riduzione delle sovrapposizioni nelle procedure e la semplificazione che potremo fare con il regolamento è importante, è anche molto importante che le persone si sentano sicure quando operano. È questa una delle ragioni per le quali non ho nessuna intenzione di annunciare una grande, storica riforma del codice degli appalti, perché credo che le persone debbano essere messe nelle condizioni di assestare anche le regole e le leggi. Se continuiamo a cambiarle ogni anno e mezzo, non siamo più nelle condizioni di sapere con quale codice degli appalti si fanno le gare.

Per quanto riguarda la privatizzazione dell'aeroporto di Catania, non siamo stati informati, non abbiamo alcuna evidenza, non so se è stato trasferito qualcosa, ma non dimentichiamoci che comunque anche quella è una concessione, quindi l'aeroporto rimane pubblico, ma ha un gestore privato. È bene ricordare che le concessioni non sono solo quelle autostradali, di cui peraltro giustamente dobbiamo parlare in questo tempo; siamo anche nella fase di revisione delle concessioni aeroportuali, perché l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) sta per chiudere l'indagine conoscitiva sulle concessioni aeroportuali, e siamo anche nella fase di apertura di una verifica sulle concessioni portuali per rendere omogenee le concessioni, perché ad ogni porto è collegata una storia, una stratificazione relazionale. Lo sapete e quindi non devo dirvi io cosa è successo anche in quel settore.

Per quanto riguarda l'Autostrada dei parchi, dovrebbe essere approvato un emendamento, che in realtà tecnicamente entra in vigore il 23 dicembre, che prevede il non aumento delle tariffe fino al 31 dicembre 2020 e prevede contemporaneamente la sterilizzazione delle quote riviste che vanno riversate ad ANAS per il 2017-2018, nelle more di una trattativa che il Ministro sta conducendo per avviare la seconda fase dei lavori di

messa in sicurezza dei viadotti sull'Autostrada dei parchi. Nelle more, si sospende l'aumento tariffario fino al 31 dicembre 2020 e si sospende anche l'esecuzione sulle tariffe degli anni passati. La norma entrerà in vigore il 23 dicembre, sono venti giorni che ovviamente fanno parte di un accordo tra le parti, per cui non ci sarà neanche l'aumento tra il 1º dicembre e il 23 dicembre.

Mi sono occupata del decreto sisma solo lateralmente, dando i pareri sulla parte che riguardava il nostro Ministero e ovviamente cercando di dare solo qualche consiglio, avendo io svolto 13 mesi della mia attività professionale su quel cantiere a cielo aperto. Non conosco nel dettaglio come finirà la votazione che dovrebbe arrivare in Aula nelle prossime ore alla Camera, non so bene quali possano essere le contestazioni che vengono avanzate da parte degli imprenditori, ma certamente so che è stata fatta un'ampia consultazione delle associazioni imprenditoriali, in particolar modo dei costruttori, delle quattro Regioni coinvolte nel sisma 2016.

Sul terzo valico ho nominato il commissario, come è nei miei poteri. È un dirigente della Presidenza del Consiglio dei ministri, è un segnale potentissimo per la Liguria, perché vuol dire che mettiamo in campo il massimo della dirigenza pubblica nazionale; il provvedimento è stato immediatamente controfirmato dal presidente Toti, esattamente 12 ore dopo che io avevo fatto questa proposta, anche per la consapevolezza che questo livello di nomina ha un valore tecnico, ma anche un valore politico.

C'erano molte altre cose che vi vorrei dire (poi ho anche le risposte su Dalmine), ma su RFI vorrei dire che il contratto di programma è di 15,4 miliardi. Nella legge di bilancio dell'anno scorso c'erano 7,3 miliardi. Secondo me qualcuno ha chiesto se sono stati modificati e la risposta è no. Tendenzialmente, quasi la metà delle risorse sono per manutenzione straordinaria o rafforzamento delle linee regionali. L'altra metà viene destinata alla costruzione delle due linee di alta velocità, che sono appunto quelle tra Milano e Venezia e quelle tra Napoli e Bari, ma metà delle risorse vanno su tutto il resto della rete. Gli stanziamenti del 2018 ammontano a 5,9 miliardi.

Sul pluriennale, RFI ha istituito un fondo di 14,5 miliardi (fondo investimenti), che però potrebbe prevedere una diminuzione. Sul 2020 ci sarebbero 4,3 miliardi. Spero di essere stata chiara sui numeri. Quindi le cifre citate sono appostamenti di vari anni, il cui totale corrisponde al contratto di programma di 15,4 miliardi.

Sul tema della statale 106 – un altro tema importante di cui vorrei parlare – il megalotto 3 andrà in consegna a marzo (così ci riferisce l'A-NAS). Ritengo che quella sarà una delle opere per le quali chiederò al Parlamento l'autorizzazione a commissariare, sulla base della procedura prevista dal provvedimento sblocca cantieri. Vi manderò l'elenco a breve. Mi spiego: a parte i commissariamenti che posso fare in autonomia, c'è una parte di commissariamenti che posso disporre solo avendo prima un parere consultivo delle Commissioni – quindi vostro – sull'elenco che vi proporrò.

18° Res. Sten. (27 novembre 2019)

Vi segnalo da subito – e lo scriverò nella comunicazione che poi vi manderò – che il criterio che utilizzerò per individuare le opere da commissariare è quello della complessità, realizzativa in termini ingegneristici o amministrativa, laddove dovessero insistere più soggetti che attuano quell'opera oppure più amministrazioni. Questi sono i criteri che ho immaginato di utilizzare per inviarvi a breve l'elenco degli ulteriori commissariamenti, avendo comunque già nominato il commissario per il terzo valico e quello del MOSE, che peraltro è in fase di registrazione alla Corte dei conti. Mi rendo conto di non aver risposto a una marea di vostre sollecitazioni, ma sarà mia cura inviarvi nei prossimi giorni tutte le risposte del caso.

-33-

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente il ministro De Micheli per la disponibilità.

Dichiaro concluse le comunicazioni del Governo.

I lavori terminano alle ore 18.