



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI SULLE LINEE PROGRAMMATICHE
DEL SUO DICASTERO

10^a seduta (pomeridiana): martedì 31 luglio 2018

Presidenza del presidente COLTORTI

I N D I C E**Comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
sulle linee programmatiche del suo Dicastero**

PRESIDENTE	Pag. 3, 22, 23 e <i>passim</i>
ASTORRE (PD)	28
BERGESIO (L-SP-PSd'Az)	39
CAMPARI (L-SP-PSd'Az)	37
D'ARIENZO (PD)	26
DI GIROLAMO (M5S)	40
MALLEGNI (FI-BP)	31
MARGIOTTA (PD)	23
NENCINI (Misto-PSI)	33
PERGREFFI (L-SP-PSd'Az)	38
RICCIARDI (M5S)	39
RUSPANDINI (Fdi)	35
SANTILLO (M5S)	33, 41
SCHIFANI (FI-BP)	22, 23, 29
TONINELLI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti	3, 23, 42 e <i>passim</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; Lega-Salvini Premier: L-SP; 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; Misto-PSI.

Interviene il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Danilo Toninelli.

I lavori hanno inizio alle ore 14,10.

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 sulle linee programmatiche del suo Dicastero.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, nonché la trasmissione televisiva sui canali *web*, Youtube e satellitare del Senato della Repubblica e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei nostri lavori.

Avverto inoltre che la pubblicità della seduta odierna è assicurata anche attraverso il Resoconto stenografico.

Ringrazio il Ministro per la sua disponibilità e gli cedo subito la parola.

TONINELLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, buongiorno a tutti. Sono molto emozionato, lo dico sinceramente, molto onorato, di presentare oggi le linee programmatiche dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il mio sarà un intervento piuttosto ampio, ma immaginerete e perdonerete il sottoscritto, considerando anche l'importanza e il peso politico e tematico che ha un Ministero così importante.

Il nostro impegno è rispettare il contratto di Governo ascoltando le istanze che ci verranno al Parlamento, nell'esercizio delle sue funzioni di indirizzo e di controllo.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è un Dicastero che può intervenire sulla quotidianità delle persone, incidendo sul miglioramento degli spostamenti e dunque sulla qualità della vita. Ma è anche il «Ministero del viaggio» e nulla più del viaggio può far crescere, progredire, migliorare e, in definitiva, può far sognare tante persone. Proprio nell'ottica di un miglioramento vero dalla qualità della vita, la cifra del nostro lavoro non sarà continuare a foraggiare grandi opere mastodontiche e dispendiose, ma dotare il Paese di una rete di tante piccole opere diffuse, che

servano realmente ai cittadini. Penso alla manutenzione dei ponti e delle strade, alla creazione di varianti autostradali, alla riqualificazione del tessuto urbano.

Per una programmazione oculata delle opere, potenzieremo la *project review* affidata alla Struttura tecnica di missione, che ha il compito di analizzare tutti i progetti già in essere e quelli ancora da finanziare, secondo un'attenta analisi costi-benefici. Punteremo inoltre su una minore discrezionalità nella scelta delle priorità e su una maggiore capacità progettuale, per evitare in radice fenomeni di corruzione e di illegalità. Senza dimenticare l'esigenza di puntare sull'intermodalità e, quindi, di spostare i fondi sul ferro; questo significa aumentare gli investimenti soprattutto sulle tratte regionali e migliorare la manutenzione della rete. Centrale sarà il nostro impegno per rendere più efficiente il servizio ferroviario e garantire, in particolar modo ai pendolari, viaggi puntuali, comodi e sicuri.

Proprio sulla sicurezza permettetemi di soffermarmi. Lavoreremo con tutti i mezzi a nostra disposizione per dare più tutela a tutti gli spostamenti, che siano in treno, in auto, in moto o in bicicletta. A partire dall'implementazione di campagne di consapevolezza culturale. Bisogna usare correttamente qualsiasi mezzo e qualsiasi strumento o presidio di sicurezza. Questo è il messaggio che vogliamo e dobbiamo veicolare: salva la vita a noi stessi che agli altri.

In tal senso investiremo soldi pubblici per garantire l'installazione di sensori anti abbandono sui seggiolini auto per i bimbi, ed evitare tante morti assurde per una dimenticanza tanto banale quanto tragica.

Inoltre, colgo questa occasione per annunciarvi che stiamo lavorando ad un piano di incentivi per gli enti locali che metteranno in campo tutte le politiche e gli strumenti utili allo scopo di diminuire le vittime della strada sul loro territorio. Il bollettino dei morti per incidenti stradali nel 2017 è peggiorato, parliamo di 95 vittime in più rispetto al 2016, oltre 3.300 in totale. Ed io, penso tutti voi, sicuramente questo Governo, non possiamo accettare e tollerare questi dati. L'Europa punta a zero morti nel 2050, ma l'Italia è totalmente fuori *target* e ha già perso incentivi economici dall'Unione europea per colpa degli obiettivi mancati. Dobbiamo recuperare il *gap* e possiamo farlo anche investendo sulla capacità delle buone amministrazioni locali di rendere le proprie strade più sicure. Ma, come dicevo, serve una forte azione culturale accanto ad interventi normativi ed infrastrutturali che consentano l'abbattimento del traffico veicolare privato, in modo da rendere, soprattutto in città, la mobilità in auto più lenta e regolare.

Investiremo inoltre delle risorse pubbliche per attuare un serio piano nazionale per le piste ciclabili, che spinga verso una modalità dolce e *green* e garantisca più tutele per i ciclisti. Soldi pubblici verranno anche investiti sulla mobilità elettrica: è nostra intenzione lavorare per un futuro a basse o zero emissioni. E cercheremo di arrivare all'obiettivo zero macchine inquinanti in circolazione entro il 2030.

Infine, non possiamo non parlare dell'edilizia di qualità e degli appalti pubblici. La tecnologia ci apre in tal senso scenari molto interessanti.

Lavoreremo per implementare l'utilizzo nelle opere pubbliche del BIM, ovvero un sistema aperto di pianificazione, realizzazione e gestione delle costruzioni. Uno strumento innovativo che, tramite la condivisione digitale, può far risparmiare fino a 30 miliardi di euro negli appalti pubblici e che migliora nettamente sia il lavoro dei professionisti del settore edile sia la qualità della vita di chi poi dovrà abitare ed utilizzare quelle opere.

Andrò ora a descrivervi, cercando di dividerle per argomenti e quindi per materie, quelle che sono le linee programmatiche di questo Dicastero.

Per me è molto importante partire dalla mobilità sostenibile.

La mobilità collettiva, pulita e dolce rappresenta uno dei punti cardine delle linee di intervento dell'Esecutivo del cambiamento e di questo Ministero. In tema di mobilità sostenibile, come riportato nel contratto di Governo, è necessario avviare un percorso finalizzato alla progressiva riduzione dell'utilizzo di autoveicoli *diesel* e benzina. Il fine è ridurre l'inquinamento per contribuire concretamente a conseguire gli obiettivi contenuti nell'Accordo di Parigi.

Investiremo nell'acquisto di veicoli ibridi ed elettrici e negli incentivi per interventi di *retrofit* per veicoli a combustione interna. Il contributo concesso, che dovrà essere attentamente aggiornato sulla base del tasso di diminuzione dei prezzi internazionali delle vetture elettriche, servirà a rafforzare la presenza sul territorio di un efficiente sistema infrastrutturale di ricarica.

Introdurremo e esploreremo anche altre azioni di accompagnamento, quali ad esempio meccanismi premiali per l'incentivazione dei mezzi a bassissime emissioni, applicando la regola comunitaria del «chi inquina paga».

Abbiamo predisposto un disegno di legge sulla mobilità sostenibile che punta a sostituire gli automezzi e le attrezzature alimentate con motori endotermici con automezzi e attrezzature a trazione elettrica negli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia. Aeroporti che sono *gate* intercontinentali e dunque il primo biglietto da visita nel nostro Paese per gli stranieri.

Faremo in modo che il Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici assicuri una copertura capillare su tutto il territorio nazionale.

Nelle città, che rappresentano i nodi strategici della rete di mobilità sostenibile, è di fondamentale importanza implementare i Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), in linea con le Linee guida della Commissione europea, per dotare le aree metropolitane di un'adeguata offerta di trasporto, sostenibile e sicuro, seguendo principi di «integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione». Questi Piani, infatti, si basano sull'intermodalità, sul potenziamento e sullo sviluppo di linee metropolitane, tranviarie e dei sistemi ferroviari metropolitani integrati e interconnessi tra loro, sulla mobilità ciclo-pedonale e sulla *sharing mobility*, con un parallelo e sostanziale miglioramento della qualità ed efficienza del servizio di trasporto pubblico locale. È quindi necessario concedere spazi pubblici per il *car sharing* a fronte di quote crescenti di vetture elettriche.

Incentiveremo lo sviluppo delle reti ciclabili urbane ed extraurbane e di un sistema di *bike sharing* capace di integrare differenti sistemi di mobilità su ferro e su gomma.

Investiremo alla creazione di ciclostazioni in prossimità dei parcheggi intermodali, delle stazioni ferroviarie, metropolitane e degli autobus, nonché prossime ai siti di interesse turistico.

Abbiamo confermato lo stanziamento complessivo di 361,78 milioni di euro per la nascita del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche, un'infrastruttura che promuove la mobilità dolce e crea una ulteriore attrattiva legata alle biciclette e al turismo sostenibile. Lo schema di decreto è pronto e individua i criteri di ripartizione delle risorse per il periodo 2016-2019.

Per la ripartizione delle risorse stanziate, quindi, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attende solo l'invio da parte delle Regioni degli studi di fattibilità, che abbiamo provveduto proprio in questi giorni a sollecitare.

Il sistema delle ciclovie turistiche è una realtà fatta di centinaia di chilometri di percorsi ciclabili: dal Grab di Roma, il Grande raccordo ciclabile, alle ciclovie del Sole e del Vento (Verona-Firenze e Venezia-Torino); dalla Ciclovía dell'Acquedotto pugliese a quelle del Garda, della Sardegna e della Magna Grecia; e poi la ciclovía Tirrenica, la ciclovía Adriatica e la Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia. Si tratta di un importante investimento per il destino economico di tante aree del Paese: finalmente si punta su opere in perfetta simbiosi con il territorio circostante, sulla mobilità sostenibile e su una forma di turismo che porterà certamente nuovi posti di lavoro ed opportunità economiche per i luoghi interessati. Novità per i ciclisti saranno contenute anche in una riforma del codice della strada.

Mi preme sottolineare che le ciclovie turistiche rappresentano però solo un primo passo verso il Piano nazionale delle ciclabili, che costituirà un'alternativa strutturale per la mobilità quotidiana.

Sul fronte della *smart mobility*, in particolare della guida autonoma, stiamo sperimentando a Torino e a Modena quello che poi metteremo in atto su scala nazionale in relazione al progetto «Smart Road». Si punta a creare infrastrutture stradali su cui, grazie ad un processo di trasformazione digitale, verranno introdotte piattaforme di osservazione e monitoraggio del traffico, modelli di elaborazione dei dati e delle informazioni, servizi avanzati ai gestori delle infrastrutture, alla pubblica amministrazione e agli utenti della strada. L'obiettivo è creare un ecosistema tecnologico, fondato sui *big data*, favorevole alla sinergia tra infrastrutture e veicoli di nuova generazione, per migliorare la sicurezza e la fluidità del traffico.

Più in generale, sono convinto che le decisioni politiche debbano sempre essere fondate su dati scientifici e inequivocabili e non su criteri arbitrari o opportunistici, come troppo spesso è accaduto negli anni precedenti.

Secondo capitolo: sicurezza stradale (codice della strada).

Il bollettino degli incidenti stradali segna, come dicevamo poc' anzi, un tragico aumento: nel 2017 95 persone in più sono morte rispetto all'anno precedente, raggiungendo la cifra, purtroppo astronomica e tragica, di 3.378 vittime. In totale siamo a quasi 10 morti al giorno, che sono penso numeri inaccettabili per un Paese civile come dovrebbe essere il nostro.

Pochi sanno che l'Unione europea ha posto ai Paesi membri l'obiettivo di dimezzare entro il 2020 il numero di vittime della strada, per arrivare poi a zero morti nel 2050. L'Italia sta miseramente fallendo in questo, perciò vogliamo invertire la rotta, premiando gli enti locali virtuosi in grado di ridurre il numero di incidenti sulle loro strade.

A breve sarà discusso il decreto attuativo che obbliga i concessionari autostradali a mettere in sicurezza i *guard rail* dei percorsi su cui si registra un maggior numero di incidenti.

È nostra intenzione, inoltre, modificare il codice della strada per implementare la sicurezza in favore dell'utenza cosiddetta vulnerabile, nello specifico bambini e ciclisti. Il Governo intende mettere il traffico a dieta e rendere più pulite e vivibili le nostre città.

Nelle more di una revisione più generale, da subito vogliamo procedere alla modifica dell'articolo 172 del codice, prevedendo l'obbligo di installare dispositivi anti-abbandono dei bambini sui seggiolini auto. La novità renderà obbligatorio l'acquisto di un dispositivo elettronico che avvisa di aver dimenticato il proprio figlio in auto. Un modello come quello già in uso, ad esempio, negli Stati Uniti. A sostegno dell'acquisto saranno previsti incentivi fiscali.

Ulteriori norme riguarderanno la sicurezza dei ciclisti. Si prevede ad esempio che le biciclette possono circolare nelle corsie preferenziali o nelle strade riservate al trasporto pubblico locale di linea nelle città, in presenza dei necessari requisiti di sicurezza. Verranno inoltre previste linee di arresto avanzate per i ciclisti ai semafori, per evitare loro di dover respirare tutto il gas di scarico, e si renderà più facile il trasporto di biciclette sugli autobus a noleggio, da gran turismo e di linea.

Inoltre puntiamo a permettere ai motorini elettrici di potenza superiore agli 11 Kw, che possono essere guidati solo da maggiorenni, di circolare nelle autostrade e nelle principali strade extraurbane. Una misura che andrà a colmare un vuoto normativo e che ha l'obiettivo di incentivare l'uso di mezzi di trasporto a bassa emissione.

Riteniamo che solo un utente ben informato sui rischi conseguenti a condotte sbagliate alla guida possa evitare di recare danno a sé e agli altri. Per questo, promuoveremo campagne di sensibilizzazione culturale e di educazione stradale.

Altro capitolo che ritengo essere molto importante per questo Ministero è il costruire digitale.

Rilanceremo il settore delle costruzioni, con un occhio di riguardo verso una gestione sostenibile del suolo occupato, attraverso un'adeguata politica che promuova la rigenerazione urbana.

Ripenseremo completamente il modello urbanistico e il rapporto tra abitato e ambiente, anche rispetto agli spazi pubblici. Le parole d'ordine sono: riuso, riqualificazione e rigenerazione contro il nuovo consumo di suolo; programmazione, regole semplici che favoriscano trasparenza e legalità, controlli efficaci e sanzioni che facciano davvero da deterrente.

Oltre a regole chiare e cogenti, lo Stato userà leve, fiscali o comunque incentivanti, per incoraggiare un'edilizia di qualità.

Punteremo sulla stabilizzazione delle detrazioni fiscali come l'*ecobonus*.

È inoltre intenzione di questa Amministrazione facilitare il più possibile il ricorso al *sismabonus*. Questo strumento, infatti, non è stato ancora in grado di esprimere tutto il suo potenziale. Introdurremo quindi tipologie di certificazioni capaci di garantire i crediti d'imposta, coinvolgere imprese certificate e semplificare le attività delle amministrazioni locali. Come? Attraverso la predisposizione di contratti differenziati per tipologie di intervento.

In generale, le ristrutturazioni rappresentano l'unico ramo dell'edilizia che ha resistito alla crisi e stiamo parlando di interventi in grado di generare molti più posti di lavoro rispetto a certe cattedrali nel deserto che invece ingrassano solo chi le realizza.

Riqualificazione immobiliare per noi significa progettare edifici integrati in un quartiere intelligente, che rappresentano un primo passo verso la città elettrica intesa come un insieme di «sistemi intelligenti» che agiscono ed interagiscono in maniera preventiva.

Un grande aiuto ci arriverà dall'innovazione e dal digitale, in particolare dall'interazione degli oggetti di uso quotidiano che comunicheranno tra loro e ci aiuteranno a migliorare la vita di tutti i giorni. Sto parlando della cosiddetta Internet delle cose, che questo Ministero contribuirà a diffondere, rendendola una realtà accessibile a tutti.

Investiremo sulla digitalizzazione del settore edile, consapevoli che attraverso la costruzione digitale si guadagna in termini di qualità nella vita: basta soltanto citare il BIM (*Building information modeling*), cioè un modo di progettazione digitale che consente di condividere su piattaforme informatiche i dati dei progetti. È un modello in grado di ottimizzare i costi e i tempi della realizzazione e della manutenzione. Un'autentica svolta anche per gli appalti pubblici.

La possibilità di lavorare su un principio di apertura come Open BIM rappresenta un vantaggio irrinunciabile: ora si tratta di spingere sull'acceleratore per rendere il prima possibile operativa una piattaforma digitale di questo tipo. Il Ministero sosterrà il ruolo dell'Italia nella realizzazione della piattaforma europea, ma è altrettanto fondamentale aiutare le amministrazioni pubbliche e le stazioni appaltanti a progettare in BIM: una sfida tanto impegnativa quanto ineludibile.

Efficientamento del Ministero e transizione digitale: diciamo che questa è la prima attività che abbiamo deciso di intraprendere una volta entrati al Ministero, cioè mappatura di tutti i processi amministrativi all'interno del Ministero, che significa semplificazione dei processi, ridu-

zione e cancellazione delle duplicazioni dei processi, funzionale ovviamente alla transizione digitale. Non vi può essere una transizione digitale di processi complessi, perché rimarrebbe una transizione digitale complicata.

Uno degli obiettivi cardine della nostra azione di Governo transizionale e sul quale siamo impegnati fin dal primo giorno del nostro insediamento riguarda l'efficientamento di questo Ministero soprattutto in chiave di trasparenza.

Un primo punto è l'istituzione di un registro degli ingressi con il quale deve essere certificata la presenza negli uffici del Ministero dei diversi portatori di interessi, cittadini, imprese ed istituzioni varie. Tutti i cittadini dovranno sapere, in piena trasparenza, chiunque sia venuto all'interno del palazzo e di cosa si sia parlato. Ahimè, non era presente.

Fondamentale, in un'ottica di efficientamento e trasparenza, sarà lavorare sulla semplificazione e la digitalizzazione dei processi, realizzando ciò che definiamo la «transizione digitale». Su questo versante abbiamo istituito un tavolo tecnico composto da professionisti di altissimo profilo e competenza. L'obiettivo è di implementare e completare la semplificazione amministrativa e la cosiddetta digitalizzazione del MIT, affinché il Ministero operi in modalità nativamente digitale, così da assicurare la qualità dell'azione amministrativa e dei servizi *on line*, garantire concretamente il diritto di accesso ai dati e ai documenti e abbattere i costi di amministrazioni analogiche con procedimenti lunghi, ridondanti, costosi, per contribuire al governo del Paese attraverso dati di qualità, aggiornati, completi, accessibili, aperti. Si intende dunque far sì che la transizione digitale del MIT diventi una *good practice*, orientata ai suoi *stakeholder* e di esempio/modello per le altre amministrazioni dello Stato, in applicazione del principio di leale collaborazione.

Attraverso la digitalizzazione dell'intera attività amministrativa i cittadini, le imprese e le diverse istituzioni potranno accedere alle informazioni ed ai documenti di cui necessitano direttamente da una postazione informatica di cui dispongono.

Significativo cambiamento si avrà nella definizione di un nuovo sistema di valutazione delle *performance* dei dirigenti, il cui lavoro sarà valutato in ottica di semplificazione e digitalizzazione, ponendo tra gli obiettivi di *performance* l'implementazione del codice dell'amministrazione digitale e l'attuazione della trasparenza. Sul loro raggiungimento sarà commisurata la parte della retribuzione che riguarda i risultati. Un ruolo attivo sarà svolto dai cittadini, dalle imprese e dalle varie istituzioni che sono i destinatari finali e usufruiscono dei servizi del Ministero, i quali lasceranno un giudizio sulla qualità del servizio ricevuto. Questo avrà un effetto sulla valutazione delle *performance*. L'obiettivo è di evitare una pratica che purtroppo è molto diffusa, cioè la valutazione della *performance* organizzativa di una struttura, quindi di un'amministrazione, che viene valutata al medio, alto o massimo livello e, per contro, la valutazione individuale del dirigente che è responsabile questa amministrazione ai massimi livelli. Non potrà più accadere a fronte di ciò che una *performance*

organizzativa sia bassa, grazie anche ai *feedback* lasciati dagli utenti; abbiamo un grande vantaggio in questo Ministero, perché parliamo direttamente con i cittadini, motorizzazioni, revisione, patenti e così via; parliamo con gli enti locali; parliamo con tutte le associazioni, parliamo con le persone giuridiche, parliamo con le imprese. Permettere loro di lasciare una valutazione che indirettamente possa partecipare alla valutazione organizzativa che poi si collega alla valutazione individuale penso che sia un bell'obbligo da parte di tanti dirigenti a cercare di operare sempre meglio per evitare che ci sia un ufficio che va male e un dirigente che va bene, cose che evidentemente mi paiono incompatibili.

Grandi opere. Sull'essenziale tema delle grandi opere l'occasione in questione mi consentirà di ribadire quanto già esposto fin dall'avvio del nuovo Governo, formalizzando in questa sede ancora una volta la nostra posizione, nell'intento di fare chiarezza sul lavoro svolto e su quello che sarà il futuro.

Il dato da cui crediamo sia necessario partire è che negli ultimi anni è stato decretato e certificato il fallimento di un modo di intendere le grandi opere contro il quale per molto tempo è parso che non ci fosse alcuna alternativa. Questo modo di intendere le grandi opere era stato letteralmente codificato nel 2001 nella cosiddetta legge obiettivo, un programma di pianificazione di opere pubbliche che è stato al centro dell'agenda del Governo precedente, fino a quando le ennesime evidenze ne hanno mostrato i limiti; solo allora si è arrivati alla completa abrogazione della legge, sancendo così la correttezza delle idee di quanti fino a quel momento vi si erano opposti.

Non si tratta quindi, nell'approcciarsi a questo tema, di assumere posizioni che abbiamo una specifica connotazione politica, quanto anzitutto di avere chiara la realtà dei fatti e del contesto attuale e sulla base di questo procedere nell'azione politica del nuovo Governo.

In 15 anni, la legge obiettivo ha realizzato circa il 15 per cento del programma iniziale, impiegando appena un terzo degli investimenti previsti. Il suo fallimento definitivo è stato accettato solo dopo l'ennesima sequela di scandali che ne hanno dimostrato la permeabilità rispetto alla corruzione, alla speculazione e all'infiltrazione delle attività criminali.

Rispetto a questo fallimento, un Governo del cambiamento deve porsi in necessaria e decisiva discontinuità; per farlo, partire da posizioni preconcepite non solo non è necessario ma sarebbe deleterio. Questo Governo non può che proseguire nel solco di smantellare un modello che è già fallito e che è stato definito criminogeno.

Questa premessa ci porta ad affermare che la priorità nella nostra azione sarà intervenire per quella che è la necessaria cura del nostro Paese dal punto di vista infrastrutturale: invece di perseguire la strada delle grandi opere faraoniche, il cui completamento e la cui messa in funzione è prevista dopo decenni, in un mondo diverso da quello per il quale sono state progettate, procederemo innanzitutto per riparare, dove possibile, o sostituire, dove necessario, le opere esistenti.

Abbiamo in tutta Italia situazioni di criticità estrema dal punto di vista della viabilità, si tratti di ponti, gallerie o strade che a causa dell'incuria e del crollo degli investimenti in questi settori rischiano di perdere qualsiasi funzionalità. Abbiamo arterie stradali che attraversano i tanti piccoli Comuni che sono la nostra storia e il nostro patrimonio, rendendo i viaggi su strada molto più difficili e mettendo in pericolo la vita dei cittadini. Tante opere su cui intervenire per mettere in sicurezza punti di collegamento a volte vitali per l'economia di intere zone o per fluidificare il traffico e semplificare gli spostamenti quotidiani di cittadini e merci.

Questi interventi sono in grado di mobilitare investimenti e al tempo stesso di coinvolgere imprese e realtà territoriali a livello più diretto, invertendo completamente la rotta rispetto all'azione dei precedenti Governi.

Tutto ciò non vuol dire precludere la realizzazione di tutte quelle grandi opere che invece sono attese da anni, condivise dai territori e necessarie allo sviluppo del Paese; in particolare, ma non solo, nel Mezzogiorno.

Questo è in generale il quadro nel quale vogliamo continuare intervenire, che si interseca con le altre azioni programmatiche che stiamo illustrando.

Rispetto a questo programma, quanto alle azioni da realizzare sono tuttavia aperte una serie di questioni rispetto alle quali il Governo ha un programma preciso.

Per le maggiori opere figlie della legge obiettivo, infatti, l'intendimento del Governo è quello di sottoporle ad un'attenta analisi costi-benefici, intendimento sul quale vi è piena condivisione all'interno della maggioranza e che rappresenta, ancora una volta, l'esito razionale dell'accertato fallimento del passato più che uno stravolgimento inatteso e imprevedibile dell'azione di Governo.

Capiamo tuttavia che anche soluzioni del tutto razionali e che chiunque, in assenza di un pregiudizio politico ingiustificato, sarebbe in grado di accettare, possano rappresentare qualcosa di rivoluzionario e, dunque, andiamo a definire meglio quanto stiamo illustrando.

L'analisi costi-benefici è una tecnica di valutazione utilizzata per prevedere gli effetti di un progetto, di un programma o di un investimento, verificando se, con la realizzazione dell'intervento, la società ottenga un beneficio o un costo netto. A differenza dell'analisi finanziaria, questo tipo di analisi basa il suo giudizio anche su criteri sociali ed ambientali, calcolati a partire dei risultati dell'analisi finanziaria, ma soggetti alle correzioni che si rendono necessarie per derivare il complesso dei costi e dei benefici legati all'opera sottoposta all'esame.

Non è chiaro rispetto a questo approccio quali siano le obiezioni non meramente strumentali, dal momento che sottoporre un progetto ad una revisione complessiva, che contempli anche l'abbandono del progetto laddove sia dimostrato che il complesso dei costi è superiore a quello dei benefici, avviene già comunemente per tutte le opere pubbliche ed è assolutamente doveroso, oltre che razionale, quando si tratta di opere di grande portata, per realizzare le quali occorrono decenni.

Questo tipo di analisi, che intendiamo portare avanti come cifra essenziale del nuovo Governo, ha lo scopo di massimizzare gli effetti positivi delle opere pubbliche in termini di sviluppo economico e diritto alla mobilità, riducendo al minimo quelli negativi. Le grandi opere che necessitano di questo tipo di intervento sono note: tra le altre la Gronda autostradale di Genova, l'Aeroporto di Firenze, la Pedemontana Lombarda, oltre al complesso della cosiddetta linea dell'Alta velocità che comprende tra le altre le opere relative al Terzo valico, il nodo di Firenze, il collegamento tra Brescia e Padova e la tratta Torino-Lione.

Su quest'ultima in particolare non posso non tornare a ribadire quanto abbiamo sottoscritto nel contratto di Governo stipulato tra le forze politiche che compongono la maggioranza parlamentare, dapprima condiviso con i cittadini e successivamente approvato da questo Parlamento con la fiducia al Governo Conte: ovvero il nostro impegno «a ridiscutere integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo fra Italia e Francia».

A questo proposito, proprio con riferimento a quest'opera è opportuno ricordare come quello che è stato annunciato e che verrà portato avanti operativamente dalle prossime settimane è del tutto analogo a quanto portato avanti dal Governo francese all'esito delle elezioni del 2017, avviando un piano di revisione delle infrastrutture sulla base della situazione di contesto e in particolare in relazione alla valutazione eminentemente politica del nuovo Governo dello stato delle finanze pubbliche.

Non vi è alcuna ragione per la quale l'Italia, a prescindere dall'esito dell'analogo lavoro svolto in Francia, in applicazione del programma concordato dall'attuale maggioranza parlamentare, non ridiscuta integralmente il progetto, pur nell'applicazione dell'accordo tra i due Paesi e all'esito di una nuova valutazione complessiva di costi e benefici alla luce della situazione attuale.

I timori paventati riguardo ai possibili effetti negativi che potrebbero derivare da questo programma di elementare razionalità non hanno alcun fondamento, in quanto l'analisi sarà condotta nell'ambito della situazione di contesto e del quadro normativo vigente.

Operativamente, il principale ma non esclusivo strumento per l'analisi costi-benefici è la Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e il supporto alle funzioni di alta sorveglianza, ossia lo strumento di cui il Ministero si avvale per promuovere le attività tecniche ed amministrative non solo per l'adeguata e sollecita progettazione e approvazione le infrastrutture ma anche per la vigilanza sulla realizzazione delle infrastrutture stesse.

Le risultanze del lavoro in corso da parte della Struttura di missione e degli uffici del Ministero sull'analisi costi-benefici relativa alle grandi opere saranno rese note nei prossimi mesi. Sulla base di questi risultati il Governo potrà agire una volta verificata l'utilità delle singole opere e la loro sostenibilità nel contesto attuale e potrà anche valutare l'eventuale vantaggio e gli eventuali costi di tutte le alternative che saranno ipotizzate, compresa quella di recedere dalla prosecuzione dell'opera.

Proprio per la necessità di assumere queste decisioni in modo consapevole, tutti dovrebbero liberarsi dall'obbligo di difendere i contenuti analitici delle valutazioni fatte tanti anni fa. Se fossimo stati al Governo quando queste opere vennero concepite, il fallimento catastrofico certificato dalla abrogazione della Legge obiettivo non si sarebbe mai compiuto. Ma è chiaro che attualmente il contesto di partenza è differente e del contesto specifico di ogni situazione a livello di avanzamento, sia materiale che tecnico-giuridico, l'analisi costi-benefici dovrà necessariamente tenere conto.

Altro capitolo molto importante: investimenti e Unione europea.

Ai fini di ogni concreta linea di indirizzo programmatico nei settori complementari delle infrastrutture e dei trasporti sarà indispensabile il ruolo del rapporto del Paese con l'Unione europea.

È noto, infatti, quale sia il peso di questo rapporto rispetto a qualsiasi reale intento di cambiamento dello sviluppo del nostro Paese, quale sia l'impegno in questo senso da parte del Governo Conte e come questo si sia manifestato già in più occasioni.

Una delle principali soluzioni per il rilancio economico del Paese e dell'Unione europea nel suo complesso prospettata dal Governo Conte, infatti, su cui vi è anche ampia condivisione a livello teorico e una storica affermazione empirica, si concretizza in un incremento della domanda aggregata per mezzo degli investimenti, il rilancio dei quali mira ad una crescita del PIL che consenta di diminuire il rapporto debito pubblico - PIL, in coerenza con le esigenze di spesa corrente necessaria per attuare i provvedimenti indicati nel programma di Governo al ritmo con cui cresce il connesso gettito fiscale.

I motivi di interesse diretto da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per questo tipo di politica economica sono quindi molteplici; conseguentemente molteplici sono i contributi specifici che il Ministero può apportare in tale ambito.

È infatti possibile rilevare la pregressa condivisione di principio sulla necessità di investimenti nel settore di competenza del Ministero. Tra le possibili tipologie di investimenti, primario rilievo hanno gli investimenti in infrastrutture, compresi quelli in infrastrutture trasportistiche: il riconoscimento di questa esigenza politica e strumentale è avvenuto, come è noto, già all'indomani dell'avvio della corrente legislatura europea, dal momento che essa era al centro del programma dalla Commissione europea e fin dall'atto della nomina si è concretizzata nel cosiddetto Piano Juncker, il cui programma prevedeva propriamente un piano di investimenti infrastrutturali. L'esito del tutto insoddisfacente di quel programma e la necessità di un radicale intervento sotto questo profilo saranno oggetto dell'azione del Presidente del Consiglio e del Governo nel suo complesso: in questa sede si vuole evidenziare tuttavia come vi sia un'ampia condivisione di base sulla necessità di interventi di questo tipo e come questa condivisione possa rappresentare il fondamento della successiva condivisione sul piano negoziale.

Gli investimenti infrastrutturali, infatti, hanno la caratteristica di rientrare tra quelli classificati comunemente come ad alto moltiplicatore: dalla dimensione del moltiplicatore dipende l'efficacia degli investimenti al fine di raggiungere lo scopo dell'azione del Governo in questo ambito.

Per queste ragioni sarà centrale l'interesse del Ministero per la revisione del contesto di riferimento e per l'implementazione di una riforma europea finalizzata allo scorporo – è questo il passaggio fondamentale, propedeutico a tutto il resto – dal complesso delle regole sul bilancio degli investimenti infrastrutturali ad alto moltiplicatore.

Gli investimenti infrastrutturali, infatti, sono strumentali per l'attuabilità degli altri provvedimenti indicati come essenziali dalle forze politiche che sostengono il Governo, dal momento che gli investimenti infrastrutturali sono indicati sia come complemento necessario per piani di politiche attive per il lavoro, sia come priorità per lo sviluppo delle attività imprenditoriali e per l'attrazione degli investimenti privati. L'auspicio ovviamente è che ci sia un'ampia convergenza nel tentativo, sui tavoli europei e nel contesto europeo, di poter ottenere dal Parlamento un mandato pieno in questa lotta che è fondamentale per l'attuazione dei nostri programmi.

Altro punto a dir poco nodale di queste linee programmatiche, penso di tutto il Parlamento, è quello che riguarda il codice degli appalti.

Dobbiamo ridare slancio agli appalti pubblici, che possono diventare una leva fondamentale la politica economica del Paese, garantendo sviluppo sostenibile e aumento dell'occupazione.

Negli ultimi anni, questo settore sta attraversando una fase di crisi, determinata per buona parte dalle incertezze interpretative e da talune rigidità generate dal nuovo codice dei contratti pubblici.

Un tavolo tecnico sta lavorando da oltre un mese per individuare, alla luce dell'esperienza maturata e dei problemi che sono emersi, una revisione del nuovo codice dei contratti pubblici, per far ripartire gli investimenti e liberare le energie del Paese.

Il Ministero sta lavorando, di concerto con l'ANAC, per avere regole più chiare e semplici sul tema dell'affidamento degli appalti, consci del fatto che l'illegalità prolifera dove le regole sono opache e quindi di dubbia interpretazione.

Dunque, snellire le procedure non è in contraddizione con la difesa della legalità, tutt'altro.

Bisogna rendere la macchina degli appalti sempre più efficiente. Ecco perché servirà anche uno snellimento amministrativo, per esempio sul fronte delle delibere CIPE.

Altro passaggio molto importante: bisogna collegare meglio la fase della programmazione e della definizione degli obiettivi con il lavoro progettuale delle stazioni appaltanti. È necessario alzare il livello qualitativo della progettazione, abbattendo al tempo stesso gli sprechi e i casi di incompiute. Ma, soprattutto, gli appalti pubblici necessitano di grande trasparenza per scongiurare i gravi fenomeni corruttivi e gli scandali cui assistiamo, purtroppo, da troppo tempo.

Il settore degli appalti pubblici può e deve coniugare sburocratizzazione e rigore etico.

Altro argomento: il trasporto pubblico locale e le ferrovie regionali, che avrà una centralità spero condivisa da parte di questo Ministero.

La manutenzione del ferro e il miglioramento della qualità dei servizi di trasporto pubblico locale saranno un ulteriore punto centrale dell'azione di questo Governo. Le ferrovie regionali e le tratte dei pendolari, in particolare, saranno tra le priorità assolute del mio mandato.

Bisogna avvicinare le varie aree del Paese, non solo attraverso l'Alta velocità: come in alcune esperienze internazionali (ad esempio, in Germania), per diminuire i tempi di percorrenza sulle medie distanze, per chiudere le maglie dell'Alta velocità già realizzata, è sufficiente aumentare la velocità commerciale al di sopra dei 200 chilometri orari, utilizzando le innovazioni tecnologiche e con interventi mirati sulle linee esistenti, senza necessariamente realizzare infrastrutture *ex novo*, costose e spesso impattanti sul territorio.

L'Alta velocità in Italia è un'eccellenza, ma ora la sfida è rappresentata dal trasporto pubblico locale, che va migliorato e sviluppato integrando il modello dei treni ad Alta velocità.

Per ciò che concerne il trasporto ferroviario regionale, un primo importantissimo passo da compiere per rispondere ad un'esigenza di mobilità veloce, sicura, sostenibile e a basso impatto ambientale è rappresentato dall'ammodernamento nonché dal potenziamento delle linee ferroviarie preesistenti.

L'ammodernamento della rete locale è tra le priorità del mio Ministero, così come il garantire maggiore sicurezza agli utenti del trasporto pubblico. Gli operatori del trasporto ferroviario regionale devono fare di più e meglio per rendere sicure le loro tratte. Bisogna essere intransigenti nel dare una concessione che riguarda un servizio pubblico essenziale quale quello dei trasporti.

È indispensabile garantire un livello minimo di tecnologia e di sicurezza su tutte le reti ferroviarie gestite dalle Regioni, eventualmente ricorrendo all'esperienza di Rete ferroviaria italiana (RFI) che ha *standard* di sicurezza elevati. Le Regioni possono già stipulare accordi con RFI per l'adeguamento tecnico o l'ammodernamento delle reti di loro competenza fino ad arrivare alla possibilità di affidare a RFI la gestione dell'infrastruttura.

Per le linee di competenza regionale che assumono rilevanza per l'infrastruttura ferroviaria nazionale, sulla base del decreto ministeriale del 16 aprile 2018, valuteremo con le singole Regioni interessate la possibilità di finanziarie specifici progetti di ammodernamento e messa in sicurezza nonché la possibilità che la proprietà e la gestione delle stesse vengano ritrasferite allo Stato e a RFI. Proprio a tal fine da settembre andrò personalmente sui treni e i binari che marcano male, per valutare insieme ai Presidenti delle Regioni in che modo assicurare la massima sicurezza, specie sfruttando le tecnologie già disponibili.

La nostra azione di Governo si concentrerà sulla sicurezza dei tanti pendolari che ogni giorno usano il treno, perché siamo consapevoli che la ferrovia attualmente rappresenta l'unica soluzione di mobilità sostenibile per le medie e lunghe percorrenze. Occorre inoltre recuperare risorse attraverso una politica tariffaria basata sull'analisi del rapporto costi-benefici, individuare e dare ascolto ai bisogni e alle esigenze del territorio coinvolgendo gli *stakeholder* qualificati e gli utenti.

Anche la qualità del trasporto pubblico locale ed una mobilità urbana efficiente rappresentano una vera e propria priorità nazionale. È necessario elaborare specifici interventi funzionali e valorizzare il patrimonio esistente, lo sviluppo urbano sostenibile, l'integrazione modale e intermodale tra servizi sovvenzionati e servizi forniti in regime di libero mercato, per garantire al cittadino il diritto alla mobilità sancito dalla Costituzione.

L'elaborazione dei criteri sulla base dei quali le Regioni dovranno definire i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale (attività prevista dal decreto n. 50 del 2017) rappresenta un'occasione imperdibile per stabilire un livello minimo di efficienza e di qualità dei servizi su base nazionale.

L'efficienza e la qualità del trasporto pubblico locale sono strettamente legate, inoltre, al rinnovo del parco mezzi (autobus, treni, eccetera). Questo Ministero, attraverso il finanziamento di uno specifico programma di rinnovo del materiale rotabile e la conseguente riduzione dell'anzianità media per essere in linea con quella europea, si pone l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio e migliorarne la sostenibilità ambientale, con particolare riferimento alle grandi aree urbane.

Passiamo ora ad un altro argomento, ovviamente anch'esso rilevante: le capitanerie di porto e la gestione dei flussi migratori, che ci ha visti particolarmente impegnati in questi primi 60 giorni.

Sul tema migrazione, l'Italia continuerà a salvare vite umane ed è prezioso ed imprescindibile il ruolo svolto dalla Guardia costiera italiana, che ha salvato negli ultimi quattro anni oltre 600.000 vite umane.

Alla luce di ciò, è necessaria un'azione di responsabilità di tutti i Paesi europei e dell'Unione europea in particolare, perché l'Italia non può essere abbandonata a se stessa e non può rimanere sola in Europa a gestire tutti i flussi. I nostri porti sono e saranno aperti a tutti coloro che rispettano il diritto internazionale ma la nostra azione di Governo è tesa ad affermare il principio che chi sbarca in Italia sbarca in Europa. In questo senso, grazie al presidente del Consiglio Conte, abbiamo iniziato ad ottenere i primi successi a livello europeo con la condivisione da parte degli altri Stati membri dell'accoglienza dei migranti.

Riteniamo, in tale ottica, che sia necessaria un'analisi approfondita e totale di tutta la normativa marittima internazionale, contemplando una richiesta di riforma delle convenzioni internazionali, per gestire più correttamente le situazioni critiche.

È concreto lo sforzo che la nostra Guardia costiera sta facendo per consentire alla Libia di presidiare meglio la propria area di mare SAR e

per rendere più efficiente il Centro di coordinamento dei soccorsi di Tripoli.

Il Consiglio dei Ministri del 2 luglio scorso ha approvato il provvedimento denominato «Disposizioni urgenti per la cessione di unità navali italiane a supporto della Guardia Costiera del Ministero della Difesa e degli organi per la sicurezza costiera del Ministero dell'interno libici». Con questo provvedimento il Dicastero che guida, attraverso le Capitanerie di porto – Guardia costiera, fornirà al Governo di Tripoli dieci motovedette classe 500, più la formazione, il *training*, al personale per il loro utilizzo. Stiamo parlando di un impegno economico che sfiora gli 1,5 milioni, a fronte di un costo complessivo del provvedimento pari a circa 2,5 milioni.

Non solo: grazie a un emendamento approvato in Parlamento al cosiddetto decreto motovedette abbiamo ottenuto che il nostro Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera possa utilizzare droni per attività di ricerca e soccorso di polizia marittima. In questo modo la Guardia costiera avrà uno strumento in più per salvare vite umane ed espletare al meglio i suoi molteplici compiti.

Capitolo porti. L'Italia per la sua collocazione geografica al centro del Mediterraneo rappresenta la naturale cerniera di collegamento per i traffici provenienti dall'Estremo e Medio Oriente verso l'Europa. Il nostro obiettivo è quello di far tornare il nostro Paese elemento centrale e propulsivo di una nuova politica di sviluppo del bacino del Mediterraneo e dell'Europa centrale, recuperando quella importanza a livello strategico che si è persa negli ultimi decenni a favore dei porti del Nord Europa e dei Paesi dell'Est. Riteniamo che connettere i porti sia il solo modo per connettere l'Italia economica all'Europa e al mondo. Rendere connessi i porti significa connettere l'Italia dell'economia e consentire una competitività commisurata alle sfide della concorrenza europea e a quelle poste dall'iniziativa Belt & Road Initiative (BRI), sulla quale il MIT garantisce un ruolo di regia delle iniziative attraverso la Conferenza di coordinamento nazionale delle autorità di sistema portuale.

Il nostro programma non parla solo di porti ma di portualità, intermodalità e autotrasporto, ricomprendendo anche servizi ICT, la catena logistica e infrastrutture di adduzione e di ultimo miglio. RFI, ANAS e le concessionarie autostradali vigilate dal MIT concorreranno con la loro competenza progettuale e realizzativa a garantire connessioni adeguate, in grado di ridurre le esternalità negative ed i tempi di permanenza delle merci in porto.

Questo programma è ineludibilmente agganciato alla crescita della *blue economy*, per la quale sarà attivato un tavolo permanente interministeriale MIT-MISE.

Investiremo risorse adeguate per attrezzare i nostri porti con aree retroportuali capaci di garantire lo sdoganamento delle merci *in loco*, che devono poi essere trasportate grazie all'alta portabilità nelle destinazioni finali.

I principali porti italiani debbono essere un'area di sdoganamento merci (porti *gateway*), anche attraverso tecnologie che consentano di acce-

lerare lo sdoganamento stesso, a partire dalla fase in cui la nave è ancora in mare. I porti, infatti, non possono rappresentare solo un'area di passaggio tra una nave e l'altra (porti *transshipment*). Uno *status* fortemente pregiudicato dalla recente legislazione sul riordino portuale.

I percorsi di crescita economica e commerciale dei porti dovranno contemperare le esigenze della città, del territorio retrostante e dei suoi abitanti, in un'ottica sostenibile. Nel parlare di crescita sostenibile nei porti del futuro occorre avviare percorsi di pianificazione che non siano limitati al traffico *contanier* ma che includano merci *break-bulk* (le quali creano molta occupazione) nonché rinfuse liquide e solide.

Investiremo nel collegamento ferroviario dei porti italiani per favorire lo *switch* intermodale da gomma a ferro nel trasporto merci. Le ferrovie devono ritornare protagoniste nei porti: i porti italiani, e non sono pochi quelli importanti, risultano mal collegati alla rete ferroviaria. Senza i collegamenti con la ferrovia, i porti rischiano di trasformarsi in colli di bottiglia accessibili solo dalla rete stradale.

Il Governo intraprenderà le azioni necessarie per poter realizzare un'adeguata pianificazione del proprio spazio marittimo allo scopo di contribuire allo sviluppo sostenibile del settore energetico del mare, dei trasporti marittimi, della pesca e dell'acquacoltura, per la conservazione, la tutela e il miglioramento dell'ambiente, compresa la resilienza all'impatto del cambiamento climatico, promuovendo e garantendo la coesistenza delle pertinenti attività e dei pertinenti usi.

Pianificazione e risorse finanziarie saranno dedicate allo sviluppo del turismo del mare (crociere, traghetti, nautica da diporto) e al trasporto passeggeri di cabotaggio ed internazionale, il quale riveste notevole importanza in alcuni contesti portuali del Paese.

Infine, il MIT, di concerto e in stretta collaborazione con il MIUR, supporterà programmi per l'attivazione di nuovi percorsi professionali negli istituti superiori, di corsi di laurea triennale e magistrale, di *master* e corsi di formazione professionale *post* laurea e corsi di dottorato per le attività scientifiche e accademiche legate alla ricerca e alla formazione nel campo della logistica marittima, dell'intermodalità e dell'autotrasporto.

Passiamo a uno degli ultimi capitoli, ovviamente non meno importante: aeroporti.

Anche nel settore del trasporto aereo con il mio Ministero vogliamo ribaltare l'ottica tradizionale incentrata sulle infrastrutture e sugli investimenti a prescindere dalle reali esigenze dell'utenza e dei territori.

Il mio interesse è quello di migliorare la connettività innanzitutto delle aree remote e disagiate del Paese, da sempre messe in secondo piano rispetto ai territori economicamente più forti e maggiormente serviti da collegamenti aerei interconnessi con le altre modalità di trasporto. Pertanto, intendo promuovere una nuova visione, per la realizzazione di una rete della mobilità aerea che garantisca uguaglianza di diritti e opportunità ai cittadini e alle imprese su tutto il territorio nazionale, privile-

giando le aree periferiche e indirizzando gli investimenti alla riduzione delle sperequazioni attualmente esistenti.

Garantire infrastrutture e servizi aerei efficienti alla collettività dei territori «minori» sarà una priorità di questo Governo. In particolare, è nostro intendimento assicurare una corretta competizione dei vettori che operano negli aeroporti nazionali, senza tutelare situazioni di monopolio di fatto che lasciano i passeggeri in balia di disservizi e di mancanza di tutele sia nella riprotezione dei viaggi che nelle necessarie informazioni in caso di scioperi. I passeggeri costituiscono il fulcro del complesso mondo aeroportuale e la tutela dei loro interessi deve essere di primario rilievo per l'intero comparto. Noi daremo voce in primo luogo alle esigenze dei passeggeri.

Un altro settore dove ritengo sia prioritario intervenire è quello dei servizi di *handling* o assistenza a terra negli aeroporti. La scarsa qualità di tali servizi ha tra le sue cause un mercato frammentato, con una pluralità di operatori che utilizzano spesso soggetti terzi per la prestazione dei servizi e che sfruttano manodopera priva di qualificazione a basso costo. Naturalmente siamo anche interessati a favorire la connessione intermodale per rendere più facile l'accesso ai fruitori del trasporto aereo e ad incentivare il trasporto merci per via aerea, ad alta deperibilità o ad alto valore aggiunto, attraverso lo sviluppo di reti logistiche dedicate.

Sul caso specifico di Alitalia, siamo convinti che non vada semplicemente salvata in un'ottica di mera sopravvivenza economica bensì che vada rilanciata, nell'ambito di un piano strategico nazionale dei trasporti che non può prescindere dalla presenza di un vettore nazionale competitivo con il 51 per cento in capo all'Italia e con un *partner* industriale in grado di farla volare.

Sono in corso da parte di questo Governo, come saprete, le interlocuzioni necessarie con tutti i *player* internazionali per assicurare un futuro a questa azienda e per tutelare al meglio le esigenze dei lavoratori e del gruppo.

Vogliamo un risanamento di Alitalia, con l'eliminazione di tutti gli sprechi – ce ne sono tanti – che ne hanno determinato la crisi in questi anni. Vogliamo che la futura *governance* garantisca la realizzazione un piano industriale che sappia cogliere tutte le opportunità offerte dalle rotte internazionali non solo tradizionali ma anche verso nuove destinazioni.

Per quanto riguarda invece l'autotrasporto, il settore dell'autotrasporto resta vitale per il traffico merci che attraversa il nostro Paese. Il sistema pulviscolare delle imprese, per quanto raccolte sotto autorevoli sigle federali, necessita un sostegno particolare, specie in chiave di lotta al *dumping* e all'abusivismo, e sapete perfettamente quali siano i comportamenti di alcuni Paesi dell'Europa dell'est. È necessario proseguire nella linea dettata dalla Road Alliance riconducendo il cabotaggio alla sua originaria natura di attività provvisoria, prevedendo l'applicazione della nuova disciplina sul distacco dei lavoratori e rafforzando le attività di controllo sulle operazioni di cabotaggio svolte in Italia da vettori stranieri.

Rilanceremo la Consulta per l'autotrasporto quale luogo di incontro tra *stakeholder* rilevanti di settore e istituzioni pubbliche.

All'allungamento dei tempi necessari per lo svolgimento degli esami per la revisione dei mezzi dovrà essere sostituito un *iter* più veloce valutando l'introduzione di controlli anche a officine private e la riattivazione dei centri mobili di revisione; questa è una delle segnalazioni che riceverete voi ma che riceve anche spesso il sottoscritto sulle lungaggini dei tempi dati per le revisioni e penso che con l'introduzione di questi controlli anche per le officine private e l'attivazione dei centri mobili di revisione si possa cercare di risolvere magari non totalmente, ma parzialmente, queste criticità. Il Ministero produrrà una semplificazione della prassi in materia.

In relazione al tema del trasporto eccezionale, oltre a favorire la diffusione di buone prassi come quella di protocolli di intesa interistituzionale, verrà steso un *dossier* che si possa tradurre in disegno di legge per modificare il codice della strada reintroducendo il vincolo del «pezzo unico indivisibile».

Per quanto riguarda la tassazione sui carburanti, in Italia eccede la media europea (71,3 per cento contro il 62,7 per cento) ed il prezzo del gasolio in Italia è di conseguenza il più alto d'Europa. Anche per questo confermeremo i rimborsi integrali degli aumenti dell'accisa sul gasolio per gli usi commerciali, limitatamente ai veicoli meno inquinanti.

Costituiremo, infine, tavoli di lavoro per impostare i contenuti di forme di incentivazione per l'aggregazione delle imprese di autotrasporto; proseguire le politiche di incentivazione finalizzate allo svecchiamento del parco veicolare, al sostegno della competitività, all'acquisto di veicoli a carburanti alternativi o *dual fuel*.

Per quanto riguarda invece un argomento molto attuale e molto importante, ANAS e Ferrovie, per quanto riguarda ANAS l'obiettivo è quello di migliorare la qualità della pianificazione e della progettazione.

Sulla questione riguardante la fusione tra Ferrovie dello Stato e ANAS il Governo ha svolto un'attenta analisi avvalendosi della consultazione degli operatori interessati. Tutti hanno convenuto sulle criticità della fusione che non sarebbero state adeguatamente valutate. Le eventuali sinergie industriali, infatti, possono essere realizzate ugualmente, senza la fusione, a prescindere da una fusione che rappresenta un fallimento annunciato, secondo le considerazioni già svolte fin dall'annuncio dell'operazione e che hanno trovato conferma nei recenti approfondimenti del Ministero.

Per quanto concerne l'importante, delicato argomento delle concessioni autostradali, stiamo procedendo all'aggiornamento dei piani economico – finanziari annessi alle convenzioni che regolano le concessioni autostradali. L'indirizzo sul quale ci si sta muovendo è quello di assicurare un livello tariffario sostenibile per l'utenza, anche commisurando le tariffe con gli investimenti, la manutenzione e i livelli di servizio offerto dai concessionari, prevedendo anche a carico delle società un programma di interventi finalizzati ad incrementare gli *standard* di sicurezza. In occa-

sione della predisposizione degli atti convenzionali di recepimento dell'aggiornamento dei piani sarà comunque verificata la possibilità di adottare, su base condivisa, un adeguamento delle pattuizioni rivolto alla migliore gestione dei rapporti, onde prevenire contenziosi, ovvero finalizzate alla maggior tutela dell'interesse pubblico.

Per quanto riguarda invece un argomento importante come l'emergenza abitativa, esso riveste particolare rilevanza nella nostra azione di Governo. Per troppo tempo, infatti, carenze di controlli e normative confuse hanno contribuito al caos che regna sovrano in questo delicato settore, tenendo in lista d'attesa decine e decine di migliaia di famiglie italiane.

Avere informazioni complete ed esaustive sugli immobili pubblici è il punto di partenza imprescindibile per evitare abusi e garantire maggiore giustizia sociale. Per questo il primo passo è consentire alle banche dati delle diverse istituzioni di dialogare in modo efficace tra loro; in secondo luogo, una revisione normativa che renda più sistematica la disciplina in materia di edilizia residenziale pubblica è necessaria. Ci impegniamo ad assicurare maggiori controlli e sanzioni in caso di violazione delle regole.

Con questo Governo, il diritto alla casa sarà efficacemente ed effettivamente garantito.

Settore idrico. Il fenomeno della siccità, da un lato, e quello delle alluvioni, dall'altro, rappresentano tra loro aspetti complementari che mettono in luce l'esigenza di ripensare al settore idrico, tenendo conto del bene prezioso che rappresenta l'acqua per lo sviluppo del Paese se adeguatamente invasata, non dispersa in condotte colabrodo e soprattutto conservata per fini potabili, irrigui e di produzione dell'energia elettrica.

Da anni il Ministero, pur essendo competente dei 530 più grandi invasi del Paese, ha quasi dimenticato la problematica del fabbisogno idrico a favore di grandi opere, spesso di difficile e contestata realizzazione.

Il Ministero, che vigila su oltre 500 dighe nazionali e sulle derivazioni prioritarie, sta predisponendo un ambizioso piano nazionale di interventi (previsto dall'articolo 1 della legge di bilancio per il 2018) che riguardano l'ampliamento ed il completamento degli invasi esistenti, la realizzazione delle necessarie opere di derivazione e di interconnessione tra differenti invasi, la messa in sicurezza di acquedotti e importanti adduttori al fine di ridurre il fenomeno della dispersione dell'acqua. Ad oggi le proposte pervenute dal territorio ammontano ad oltre 3 miliardi.

Si tratta, salvo alcuni casi, di interventi di piccola rilevanza in termini di fabbisogno finanziario, ma con una forte ricaduta economica: sono in grado di creare forte consenso locale, in quanto forniscono l'acqua alle città e all'agricoltura; non hanno impatto ambientale ma, semmai, sono diretti alla conservazione della risorsa naturale; in alcuni casi servono a mitigare il rischio alluvioni; hanno un *iter* procedurale molto contenuto rispetto alle altre opere pubbliche; soprattutto possono essere cantierabili in poco tempo e realizzabili, per l'importo contenuto, dalle imprese locali. Interventi, quindi, che presentano le caratteristiche proprie dell'ottica dell'indirizzo politico del Ministero.

Gli interventi sono stati valutati attraverso un *set* di indicatori molto semplice e quindi condivisibili. Il Piano idrico nazionale, in corso di concertazione con le Regioni, può rappresentare un elemento di spicco nelle politiche di intervento dello Stato, per le positive ricadute in termini di sviluppo economico e di soddisfazione da parte dei cittadini.

Si proporrà, quindi, il rilancio della politica nazionale nel settore idrico, prevedendo nella direttiva annuale sugli indirizzi generali per l'attività amministrativa l'inserimento del Piano tra le priorità in tema di sicurezza e rifinanziamento.

Mi accingo a concludere: barriere architettoniche. Questo Governo si impegna a garantire l'accessibilità di luoghi, beni e servizi attraverso un effettivo abbattimento delle barriere architettoniche, contemplando anche un *audit* civico nella realizzazione di opere pubbliche. Lavoreremo per favorire l'accesso delle persone con disabilità ad abitazioni di recente concezione o costruzione.

Riguardo infine al demanio marittimo, introdurremo una nuova norma ormai finalizzata a rafforzare la garanzia di libero, gratuito accesso e transito al mare in favore degli utenti. Purtroppo, seppur pochi, abbiamo verificato che ci sono ancora alcuni casi di non facile accesso al mare quando sappiamo perfettamente che, oltre a una legge dello Stato, oltre a giurisprudenza, oltre ad una direttiva comunitaria, l'accesso al mare deve essere sempre e comunque libero. Le imprese balneari dovranno posizionare un cartello – come iniziativa per implementare questa facilitazione nell'accesso libero al mare – davanti all'area in concessione che riporti la dicitura «Sono garantiti il libero e gratuito accesso e transito al mare».

Signor Presidente, la ringrazio e ringrazio tutti i commissari di questa Commissione.

SCHIFANI (*FI-BP*). Signor Presidente, nel ringraziare il Ministro per la sua ampia esposizione, vorrei preliminarmente fare una proposta ai fini dell'organizzazione dei nostri lavori.

La Commissione ha ascoltato, con la dovuta e massima attenzione, l'articolatissima relazione del signor Ministro, durata 41 minuti. Mi permetterei di suggerire alla Presidenza di individuare, come di solito si fa in queste audizioni, spazi temporali per ciascun Gruppo, in maniera tale che ognuno abbia il tempo di articolare il proprio intervento. Per il mio Gruppo, per esempio, ci saranno almeno un paio di interventi, così come credo per gli altri. In tal modo, si riesce a consentire la pluralità degli interventi nella logica della disponibilità della Commissione e anche degli impegni del Ministro. Chiedo pertanto formalmente se è possibile procedere secondo questa modalità.

PRESIDENTE. La ringrazio, senatore Schifani. Avevo già pensato ad un'organizzazione in questi termini, prevedendo 10 minuti per Gruppo, prima della replica da parte del Ministro.

Considerando che l'Assemblea non terrà seduta oggi pomeriggio, qualora il Ministro fosse disponibile potremmo proseguire oltre le ore 16.

SCHIFANI (FI-BP). Potremmo anche ampliare il termine di 10 minuti, se lei lo ritiene.

PRESIDENTE. Suggestisco di partire con 10 minuti per Gruppo; poi vediamo se si può ampliare.

SCHIFANI (FI-BP). Sarebbe opportuno che la replica del Ministro fosse su tutti gli argomenti trattati, non solo su alcuni. Mi scusi, signor Presidente, ma dal momento che oggi pomeriggio l'Assemblea non terrà seduta mi permetto di insistere su un ampliamento del tempo disponibile a 15 minuti, in maniera tale da non strozzare gli interventi. Si tratta di spazi temporali abbastanza accettabili.

MARGIOTTA (PD). Signor Presidente, per il mio Gruppo interverremo in tre, quindi avremmo bisogno di 20 minuti.

PRESIDENTE. Colleghi, però...

SCHIFANI (FI-BP). Signor Presidente, la relazione è durata 40 minuti!

PRESIDENTE. Non so se il Ministro ha altri impegni.

TONINELLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per me il Parlamento è sovrano; fino alle 16,30 posso rimanere.

PRESIDENTE. Va bene, allora consideriamo 15 minuti per Gruppo. Procediamo con le domande dei commissari.

MARGIOTTA (PD). Signor Presidente, intanto ringrazio il Ministro per essere qui e per la lunga relazione, che, per la verità, arriva con un certo colpevole ritardo. Avevamo molto insistito perché lei venisse prima, ritenendo il Parlamento centrale. Fino ad ora la avevamo ascoltata su YouTube o letto comunicazioni sui *social*; per fortuna, oggi è qui.

Devo dire che, per una parte della relazione, avrò difficoltà a definire il suo un Governo del cambiamento, perché talune questioni – che personalmente condivido – sono tutte in assoluta continuità con quanto fatto dai nostri Governi nella scorsa legislatura. La *project review* è stata avviata nella scorsa legislatura; la cura del ferro è una nostra forte intuizione; sulle piste ciclabili, in maniera particolare con il ministro Delrio, abbiamo parlato e fatto. Il BIM, che lei ha più volte sottolineato, lo abbiamo scritto nel codice degli appalti; la mobilità sostenibile, le *smart road*, riuso e rigenerazione urbana, sono stati nostri punti principali di riferimento, così come il *sismabonus*. La digitalizzazione della pubblica amministrazione

non è una sua invenzione, Ministro, perché sull’Agenzia per l’Italia digitale abbiamo investito molto negli ultimi anni; il superamento della legge obiettivo è esattamente quanto abbiamo fatto nel codice degli appalti; la *blue economy* è un altro dei nostri programmi. Insomma, mi fa piacere che su molte delle misure attuate lei abbia un buon giudizio e si ponga in totale continuità. Sottolineerò, invece, quelle su cui non siamo d’accordo.

Capisco che lei non sia del settore – e non è assolutamente detto che un buon Ministro debba essere un ingegnere – però l’analisi costi-benefici, che ha citato una trentina di volte nella sua relazione, non è un’invenzione del ministro Toninelli: esiste da trent’anni. Proprio nella legge obiettivo, per tutte le opere principali, era ritenuta assolutamente obbligatoria. Allo stesso modo, sul Piano Juncker ha fornito dati non precisi, perché l’Italia è ritenuta tra i Paesi che hanno speso fondi maggiori. Benissimo le questioni sul rinnovo dei parchi autobus; sono convinto che lo dica spesso anche al sindaco di Roma, perché mi pare che ce ne sia bisogno.

Una questione molto seria e importante che lei ha citato riguarda gli incidenti. Nel merito, per la verità, il capo del Dipartimento della polizia stradale venne qui in audizione nella scorsa legislatura a dire che, oltre agli interventi che lei ha citato – utilissimi – il problema è soprattutto l’utilizzo che tutti noi facciamo di cellulari e aggeggi di questo tipo nelle auto. Ma ci torneremo quando parleremo del codice della strada. Veniamo, invece, ad alcune questioni sulle quali non sono assolutamente d’accordo, e su cui andrò rapidamente.

Per quanto concerne la TAV Torino-Lione, lei ha fatto riferimento a un fantomatico *dossier* su Facebook con dati francamente inesatti; le sarebbe bastato acquisire la documentazione relativa al dibattito che abbiamo fatto in questa Commissione – atti parlamentari della scorsa legislatura – per vedere che quei dati a cui lei fa riferimento non sono precisi. Allo stesso modo, probabilmente, le sarebbe stato sufficiente accordare un appuntamento al commissario Foietta per avere un’interlocuzione costruttiva. Ad ogni modo, con riferimento a quanto da lei scritto su Facebook circa i presunti sprechi e lo sperpero di denaro pubblico a cui fa riferimento, sarebbe opportuno che chiarisse a chi sono indirizzate tali accuse: a LTF, che ha operato dal 2001 al 2015, o a TELT, che opera dal 23 febbraio 2015? Dove sarebbero annidate le malversazioni, visto che i conti sono stati validati dagli organi di controllo societari e comunitari e dai sette controlli delle Corti dei conti italiana, francese ed europea, tutti conclusi senza rilievi? È informato il Ministro che il progetto e i lavori in Italia sono stati oggetto di 14 ricorsi amministrativi da parte degli oppositori, tutti risolti a favore dell’opera? Quali sarebbero – perché quando un Ministro fa queste affermazioni ci aspettiamo di capire a chi si riferisce – i soliti potentati e le cricche politiche economiche a cui fa riferimento e che avrebbero beneficiato di tali favoritismi? Soggetti italiani, francesi, internazionali?

La Torino-Lione finora ha assorbito risorse per oltre 1,5 miliardi; l’ultima delle gallerie geognostiche è in fase di scavo sul versante fran-

cese, in asse con il tracciato del futuro tunnel di base. La prima partita economica che si aprirebbe – se il Governo italiano decidesse di rinunciare all’opera – sarebbe questa: metà delle risorse spese fanno capo all’Unione europea e il resto è suddiviso tra Italia e Francia. Ma andiamo avanti, non voglio soffermarmi solo su questa, che pure mi pare sia una partita importantissima. Peraltro, lei ha fatto riferimento a costi imprevisti: è abbastanza risaputo che gli unici costi imprevisti a noi noti sono quelli supportati per fronteggiare la violenza in Val di Susa, costata all’Italia – secondo uno studio della Bocconi del 2014 – oltre 60 milioni di euro.

Il Ministro pare dimenticare o non conoscere tutte queste informazioni e si rifà alla necessità di procedere all’analisi costi-benefici. Su questa opera sono state fatte sette valutazioni socio-economiche realizzate da primarie società internazionali, e tre sentenze del TAR hanno respinto le impugnazioni del progetto preliminare. Insomma, signor Ministro, oggi lei è stato molto più generico rispetto al *post* che ha scritto su Facebook, ma riveda quei dati; riveda quelle affermazioni, perché sono gravi e avrebbero bisogno di un supporto molto più netto.

Devo procedere velocemente, purtroppo.

Oggi non ha parlato di TAP. Capisco che la questione la imbarazza: la Regione da cui provengo è vicina a quella in cui il suo partito ha fatto campagna elettorale contro la TAP e adesso il Ministro non può andare a parlare all’università perché gli ricordano quello che diceva in proposito. Ci dica solo cosa avete deciso: si fa oppure no? Parrebbe che il *premier* Conte abbia detto a Trump durante l’incontro recente che si farà, eccome.

Riguardo al codice degli appalti, lei oggi ha parlato di necessari aggiustamenti. Sono d’accordo; secondo me, abbiamo fatto un ottimo lavoro, ma gli aggiustamenti in questa materia sono sempre importanti. La Lega, durante la campagna elettorale, ha parlato di cancellazione del codice; pensa che si debbano fare aggiustamenti o cancellarlo? E su che cosa si deve intervenire? Ieri Cantone, per esempio, ci ha spiegato, tra le varie questioni affrontate, anche su mia domanda, che uno dei temi rimasti irrisolti è la qualificazione delle stazioni appaltanti. Lei cosa pensa al riguardo? E quante, a suo avviso, devono essercene? L’insistenza sulle tante piccole opere può portare nuovamente alla proliferazione delle stazioni appaltanti, e le assicuro che questa non sarebbe una cosa buona per il Paese.

Lei oggi è venuto a dirci che la legge obiettivo è stata la sentina di tutti i mali: il codice degli appalti l’ha superata. Non dovrei dirlo io, perché faccio parte di uno schieramento diverso, ma riguardi la legge obiettivo: c’erano comunque talune positività; la parte più negativa, quella del *general contractor*, l’abbiamo completamente cancellata.

Rispetto ad Alitalia, anche qui avrei tante cose da dire, ma le faccio una domanda netta: lei pensa di nazionalizzare Alitalia? Pensa che questo Paese si possa permettere una compagnia di bandiera con il 51 per cento dei fondi messi dai cittadini? Pensa di poter trovare un socio che metta i propri soldi a fianco di quelli del Paese come socio di minoranza? Se lo pensa, credo che faremo una grande battaglia contro questa impostazione.

Riguardo alle Ferrovie dello Stato, dell'azzeramento del consiglio di amministrazione credo che toccherà a lei e al Governo rispondere alla Corte dei conti, perché faranno ricorso e si vedrà. Non c'è dubbio, però, che i numeri che ha riassunto Mazzoncini nella sua lettera di commiato sono assolutamente positivi; quindi, si manda a casa una persona che ha lavorato bene, e con lui tutto il consiglio di amministrazione. Condivido che abbiate scelto all'interno le professionalità; in quella azienda ce ne sono tante di altissima qualità, quelle che avete e anche quelle che non avete scelto, e do atto al Ministero di aver percorso una linea giusta. Però, attenzione, avete smantellato un sistema che stava funzionando, con tutta una serie di positività anche economiche.

Su ANAS la scelta che lei ha oggi giustificato – in maniera molto vaga, mi consenta – di non proseguire nella fusione con Ferrovie, a mio parere, va esattamente contro uno dei *must* che lei ha citato all'inizio: la sicurezza dei cittadini. Io ho sempre pensato, ad esempio, avendo una qualche conoscenza di entrambe le aziende, che Ferrovie potesse dare più di qualche consiglio ad ANAS in termini di ingegnerizzazione. Non sarà un caso che, negli ultimi due anni, qualche viadotto di ANAS è caduto mentre nelle Ferrovie non accade mai, perché sanno fare il monitoraggio, sanno costruire, sanno realizzare. Italferr avrebbe potuto diventare – non l'avete voluto – la grande società di ingegneria per entrambi i comparti. Non è vero che strade e ferrovie sono due cose separate: in una visione un po' più ampia ed oggettiva sono assolutamente interconnesse, con risparmi decisamente importanti sull'economia di scala. Penso quindi che abbiate sbagliato, perché quella era una grande idea, e ritengo che lo abbiate fatto soprattutto per nominare più consigli di amministrazione, tenendo le cose separate, e non già attraverso un pensiero vero di visione per il Paese.

Mi lasci concludere con una frase un po' scherzosa, ma che riprende un suo concetto. Lei dice, francamente con un po' di ingenuità se è vera la frase che ho letto ieri, che non volete grandi opere ma grandi imprese: non si possono avere grandi imprese senza grandi opere. Le poche grandi imprese italiane stanno fallendo proprio in mancanza di grandi opere.

D'ARIENZO (PD). Ringrazio il Ministro per la dettagliata relazione. Ad integrazione di quanto chiesto dal Capogruppo, oggetto dell'attenzione è l'altro tratto della TAV che lei ha citato, signor Ministro, e cioè la Brescia-Padova, che ho capito essere tra quelle nuovamente oggetto della valutazione costi-benefici. Nel merito, espongo una forte perplessità, a parte la contrarietà personale, perché non riesco a capire come un'operazione del genere sia possibile senza che sia mai stato consultato il territorio. A me risulta che gli enti territoriali, dai Consigli comunali fino ad arrivare alle Regioni Veneto e Lombardia, non hanno mai – e lo sottolineo – votato contro quell'opera. Perché questo tipo di decisione dall'alto di bloccare un'opera alla quale sono collegate – mi permetta – tante altre opportunità della logistica, portuale per la parte di Venezia, interportuale e aeroportuale per quanto riguarda Verona? Non riusciamo a comprendere la

volontà di espropriare il territorio, con una scelta che ha già condiviso, tanto è vero che per la Brescia-Verona stanno per partire gli espropri, il che vuol dire che siamo alla fase finale (è stato firmato anche il contratto). Sarebbe opportuno sapere se davvero, come lei ha detto nella fase iniziale del suo intervento, anche la Lega che governa in quelle due Regioni ha condiviso la *project review*, quindi la possibilità di rivedere anche l'annullamento dell'opera, come lei ha evidenziato.

Non ho sentito parlare nella sua esposizione – e per il territorio nel quale risiedo io è molto importante – della relazione tra i due mari: Tirreno e Adriatico. C'è un vecchio progetto di Ferrovie dello Stato che concentra sostanzialmente nell'area occidentale del Veneto i traffici che arrivano da La Spezia e da Ravenna. Lei non ne ha fatto riferimento; sarebbe opportuno un approfondimento da parte sua, a meno che non lo abbia trascurato per motivi di tempo.

In riferimento al citato Piano nazionale degli aeroporti, posso anche condividere le cose che ha detto, ma facciamo un esempio concreto: sull'aeroporto «Valerio Catullo» di Verona, per esempio, cosa cambierà rispetto al piano in vigore?

Ancora, non ha fatto assolutamente alcun riferimento al Piano nazionale della logistica: per territori quali Novara, da una parte, e Verona, dall'altra, ma anche per tante altre realtà del nostro Paese si tratta di uno sviluppo industriale imprenditoriale molto importante, tanto è vero che colgo anche la sua sensibilità in funzione positiva di spostare dalla gomma al ferro il maggior numero di traffici merci.

Per quanto concerne il trasporto regionale, vengo da una Regione dove vi sono criticità alle quali lei ha fatto riferimento. Posso ricordare la Verona-Rovigo: un disastro. Sarebbe opportuna una sua visita; sarei contento anche di accompagnarla, per capire soprattutto come è possibile che il suo intento si possa manifestare, e cioè come in quella tratta, gestita oggi in malo modo dalla Regione Veneto, possa rientrare Rete ferroviaria italiana e soprattutto quali investimenti si possono fare perché quella tratta, come tante altre in giro per l'Italia, possa essere messa in funzione.

Concludo sulla Guardia costiera, rispetto alla quale a me pare che ci sia una grande confusione che anche oggi emerge dalla rassegna stampa e dagli articoli dei quotidiani. Mi pare che si sia percepito un velato – o piuttosto, mal celato – ostracismo nei confronti di chi vorrebbe fare il proprio dovere: il marinaio. Il marinaio, oltre a fare le attività tipiche del mare, salva le persone; non le consegna nei porti non sicuri; non le consegna a carnefici che si trovano sul territorio della Libia. Invece, questo sta accadendo, a dimostrazione del fatto che state obbligando la Guardia costiera a non rispettare le più elementari regole, non solo la legge del mare e la vocazione da marinaio, ma le leggi internazionali che regolano il diritto internazionale nelle acque del Mediterraneo.

Auspico – visto che ci tengo a questo Ministero e faccio parte di questa Commissione – che sia lei a mettere la parola fine sulla Guardia costiera, e non che dobbiamo sentire sempre da Salvini quello che deve o non deve fare la nostra Guardia costiera.

ASTORRE (PD). Signor Presidente, so che il tempo riservato al mio Gruppo è esaurito, ma vorrei porre poche domande secche al Ministro molto rapidamente. Premettendo che, se alcune domande sono troppo tecniche, potrà rispondere magari per iscritto, nei tempi che lei riterrà opportuni, per quanto riguarda la struttura di *project review* che lei ha citato all'inizio, a cui dà molto affidamento nel proprio Ministero, secondo i principi della trasparenza e della sovranità del Parlamento, le chiederei da chi è composta, chi ne fa attualmente parte e – siccome è una delle strutture su cui basa molto l'analisi costi-benefici – chi analizzerà questi grandi interventi.

Per quanto riguarda le macchine elettriche, su cui lei ha molto insistito – ormai un *mantra* che negli ultimi anni si sta diffondendo ovunque – vorrei sapere, prendendo a riferimento il periodo che va dal 1° gennaio di quest'anno al 30 giugno, rispetto alla produzione di elettricità in Italia, quanta della nostra elettricità viene da energia nucleare acquistata in Francia e quanta di questa energia elettrica – che servirà alle macchine e quant'altro di elettrico – viene prodotta da petrolio e altri idrocarburi, ovvero fonti non rinnovabili.

PRESIDENTE. Invito a non fare foto, per favore.

ASTORRE (PD). Signor Ministro, vorrei anche soffermarmi sulle batterie. Poco tempo fa ho visto un autobus gran turismo, prodotto in Cina, completamente elettrico, del costo di circa 700.000 euro, che è stato acquistato da una ditta a Roma come prototipo, all'interno del quale ho scorto un mega stuolo di batterie. Ci poniamo il problema dello smaltimento? Perché parliamo di auto elettriche, ma le batterie non sono facilmente smaltibili, e sono molte.

Per quanto riguarda gli investimenti, sono d'accordo con lei quando cita John Maynard Keynes sulla struttura della domanda e degli investimenti: applicando le teorie di quell'economista Roosevelt rilanciò l'economia del 1929. Un'economia in crisi si rilancia giustamente, a mio avviso, con investimenti per incrementare la domanda aggregata.

Per quanto riguarda Trenitalia, mi risulta l'acquisto di 160 treni per il trasporto pubblico locale. Se è vero, se questi treni sono stati acquistati, le chiedo, quando verranno messi sulle ferrovie, che si dica che sono stati acquistati sì adesso, ma con uno stanziamento di 5 miliardi di euro previsti nel recente passato e non dal Governo del cambiamento.

Last but not least, mi soffermo su una questione locale del Lazio, che lei sicuramente conosce, ovvero l'annosa vicenda della concessione autostradale della Strada dei Parchi, l'azienda che gestisce A24 e A25: per i profani dell'autostrada, la Roma-Teramo e la Roma-Pescara. Lei ha partecipato ad una riunione, il 30 luglio, con numerosi esponenti locali, amministratori del Lazio e dell'Abruzzo. Dopo un po', naturalmente per gli impegni istituzionali – assolutamente giustificato – ha dovuto lasciare la riunione, facendo rimanere il suo capo di Gabinetto e la sua segretaria, i quali sembrava non sapessero che il 5 luglio era stata fatta un'analoga riu-

nione con il sottosegretario Dell’Orco. Ci hanno detto cose completamente opposte rispetto a Dell’Orco, il quale, in quella occasione, rassicurando i sindaci e gli amministratori – che si rimobiliteranno il 6 agosto a Carsoli – aveva detto che si prevedeva un intervento straordinario riguardo all’incremento abnorme che c’è stato nel pedaggio autostradale dal 1° gennaio 2018, a seguito della Strada dei Parchi, che ha notevoli costi di manutenzione. La sua segretaria e il suo capo di Gabinetto, invece, hanno detto che purtroppo questo non è possibile, naturalmente lasciando molto scontenti i sindaci, visto che il 5 luglio il Ministero ha detto una cosa e il 30 un’altra. Vorrei pertanto sapere dal Ministro qual è l’intendimento, magari anche nella prossima legge di bilancio o il prima possibile, per affrontare l’annosa questione.

SCHIFANI (FI-BP). Signor Presidente, farò solo alcune brevi riflessioni sul tema delle grandi opere, che verrà affrontato più approfonditamente dal collega Mallegni.

Innanzitutto, apprezzo il passaggio della relazione in cui il Ministro sottolinea l’esigenza di una legge che tuteli il sistema di sicurezza dei bambini nelle autovetture. Abbiamo chiesto alla Presidenza la calendarizzazione di alcuni disegni di legge già presentati; ci auguriamo che il Governo presenti i propri, in maniera tale da occuparci – speriamo con consenso unanime – di questo tema delicatissimo.

Signor Ministro, lei ha detto sostanzialmente: no a grandi opere, sì a tante piccole opere. Non ho sentito parlare di una priorità quanto meno nella logica dei finanziamenti finalizzati al completamento delle opere piccole e medie. Secondo me, infatti, bisogna dare priorità, anche nella gerarchia dei valori, a quelle opere che si ritiene si debbano definitivamente realizzare secondo una logica di buonsenso.

Sulle grandi opere cambia la filosofia del Governo; la conoscevamo. La legge obiettivo del 2001, secondo voi, avrebbe creato più corruzione che realizzazione di opere. Tuttavia, se in parte queste vicende si sono consumate – personalmente ho un’idea della figura del *general contractor*, che è stata la parte permeabile del fenomeno corruttivo: troppi poteri discrezionali concentrati su un unico centro decisionale – voglio ricordarle che la filosofia di quella legge era basata sul superamento del sistema della concertazione, che aveva paralizzato il settore dei lavori pubblici.

Faccio politica da tanti anni, ma prima facevo l’avvocato amministrativista, mi occupavo di urbanistica, e posso garantirle che la paralisi dei lavori pubblici nasceva da un istituto, apprezzabile sotto il profilo etico, teorico e politico, ma sostanzialmente impeditivo dei processi decisionali centralizzati sulle opere importanti. Vi era il Comune, che con il proprio campanilismo diceva di no; poi, la Provincia – allora esistevano le Province – le soprintendenze, e a volte questo sistema impediva totalmente addirittura l’inizio delle grandi opere, oppure realizzava la paralisi, aggravata anche dalle lungaggini dei contenziosi amministrativi, per i quali in passato ci siamo sforzati di semplificare la giurisdizione amministrativa in tema di appalti pubblici. Abbiamo così previsto corsie preferenziali

con le ordinanze sospensive, che decidevano o anticipavano le sentenze brevi, nella riforma degli anni Duemila. Mi chiedo allora se, quanto meno in questa logica di rivisitazione delle grandi opere, il Governo informerà l'opposizione di quelle che sono le scelte strategiche in relazione alle proprie irreversibili o proponibili decisioni di interrompere la realizzazione delle grandi opere, anche perché tali decisioni potrebbero coinvolgere aspetti di carattere economico. Soprattutto, signor Ministro, le chiedo di poter partecipare come opposizione ad una procedura informativa delle vostre decisioni *in progress*. Credo che ciò sia nella logica del nostro diritto e nel rispetto dei reciproci ruoli.

In riferimento al codice degli appalti, signor Ministro, o lo abroghiamo o lo riscriviamo: le alternative sono due. Ho apprezzato la volontà dichiarata di sburocratizzare e garantire la trasparenza e la legalità, siamo d'accordo, naturalmente. Non so se in alcuni impianti legislativi sia più facile abrogare e ripartire da zero o intervenire sugli interstizi per migliorare. A volte, forse, è meglio cancellare e ripartire da zero. Dico questo perché ho un elenco brevissimo di anomalie che le potrei citare: innanzi tutto c'è il ritardo nell'emanazione dei decreti attuativi, con una conseguente paralisi nel campo degli appalti pubblici; non si conosce bene la qualificazione della stazione appaltante e dei commissari; c'è difficoltà nell'affidare appalti piccoli perché la procedura negoziata *ex* articolo 6 è diventata complicata; la complessità di valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa, perché grandi discrezionalità a volte non vengono esercitate da parte dei commissari. D'altra parte, è un codice punitivo: la mia riflessione, signor Ministro, è che questo codice viene visto con un approccio punitivo nei confronti dell'impresa; è come se la sanzione fosse anteposta all'esigenza di trasparenza, di fattività e di attuabilità dell'opera. Nello stesso tempo – cito un esempio per tutti, signor Ministro – le pare normale che nel codice degli appalti sia previsto che chi ha partecipato a una gara d'appalto ed è stato escluso non può essere soggetto subappaltatore? C'è la filosofia del sospetto. Il fatto di aver partecipato ad una determinata gara e non averla vinta inibisce la possibilità di fare il subappaltatore: è come se l'aver partecipato fosse un fattore inquinante per ottenere il subappalto.

Concludo, citando un altro dei casi più eclatanti, ovvero l'obbligatorietà delle indicazioni sin dall'inizio, quando si partecipa a una gara, degli eventuali tre subappaltatori. La legge prevede, come lei sa, che si debba indicare sin dall'inizio tre subappaltatori, ma se nelle more uno dei subappaltatori fallisce, se un altro muore, cosa succede? Si paralizza l'attività? Si limita la possibilità di individuare un subappaltatore? Questa filosofia è restrittiva della libertà dell'impresa e non risolve il problema della trasparenza, che dobbiamo condividere tutti, secondo me, con metodologia illuminata, intelligente, con i controlli incrociati.

Io mi batto sempre, in ogni intervento, insistendo sul fatto che chi effettivamente fa i controlli (la Guardia di finanza, la polizia tributaria) deve attivare – già il sistema è molto avanzato – il sistema dei controlli incrociati, per verificare l'esistenza o meno di provviste in nero, cioè le

false fatturazioni. La corruzione si controlla, si combatte, anche alla base, quando si sta per realizzare. La corruzione, signor Ministro, come sa bene, si crea con le provviste in nero, con il denaro in nero. Come si creano le provviste in nero? Con le false fatturazioni, con i lavori non effettuati e pagati in nero perché non sono stati realizzati. Quella provvista consente poi l'elemento corruttivo, perché l'oggetto della corruzione è il *pactum sceleris*, ma poi si consuma con la dazione di denaro in nero che si è creato proprio eludendo le norme o fittiziamente, intestando lavori irrealizzati. Questa è la filosofia, secondo me, che va contrastata – l'ho detto sempre nei miei interventi pubblici – e mi auguro che questo Governo ne possa prendere atto.

MALLEGNI (*FI-BP*). Anzitutto ringrazio il Ministro. Avremmo gradito molto un po' più di tempo per poter scambiare alcune considerazioni, visto che la Commissione è comunque un luogo importante nel quale si fa proprio questo.

Come ha anticipato il presidente Schifani, vorrei chiederle qualche approfondimento circa la questione dell'Alta velocità, che era uno degli argomenti che abbiamo affrontato durante il *question time* nell'Assemblea del Senato, in occasione del quale, purtroppo, non abbiamo avuto il piacere di vederla.

Avendo sulle spalle l'esperienza di tre mandati appena conclusi da sindaco di una città, le chiedo cosa intende lei per partecipazione. Comprendo – e glielo dico senza polemica, ci mancherebbe altro – che il Movimento 5 Stelle, avendo pochi o pochissimi amministratori locali, non ha un contatto reale con il territorio. D'altra parte, alle elezioni politiche si prendono dei voti, poi, alle amministrative – si veda il mio Comune – il Movimento 5 Stelle prende un terzo dei voti appena presi alle politiche.

Cito dati oggettivi che provengono da professionalità importanti, da studiosi che hanno lavorato su questo versante: 183 sessioni di lavoro settimanali con 300 audizioni; 10 gruppi di lavoro; 30 sessioni a confronto; sette quaderni scritti dal Governo; 50 amministrazioni coinvolte, la Provincia di Torino, la Regione Piemonte, le Ferrovie dello Stato, l'Agenzia regionale per l'ambiente; 300 milioni di lavori di ricaduta sul territorio per i Comuni interessati; un aumento impressionante di passeggeri; una riduzione dei tempi in ferrovia: per andare a Parigi ci vogliono sette ore, con l'opera della TAV ce ne vorranno probabilmente quattro; una riduzione di 600.000 camion su quella tratta, il che sta a significare che, nella logica della diminuzione dei gas serra che lei auspica – concordo con lei – l'opera porterebbe alla riduzione di tre milioni di tonnellate di CO₂ emesse (una città di circa 300.000 abitanti ne produce tanti); soltanto il 12 per cento è scoperto e tutto il resto è in galleria. Insomma, signor Ministro, io non sono un difensore del Governo uscente; anzi, l'ho sempre avversato e ogni volta prendo spunti negativi per parlare di quello che è successo in Italia negli ultimi cinque anni, su questo credo che siamo in linea. Ma francamente buttare via il bambino con l'acqua sporca mi sembra estremamente sbagliato, e su questo la invito a riflettere.

Sulla TAV, secondo me, servirà una sessione di lavori di Commissione, se il Presidente vorrà, per parlarne e confrontarsi.

L'altra questione concerne gli enti locali: materia rispetto alla quale, come le dicevo, sono abbastanza ferrato. Sono felicissimo di sentir parlare di biciclette: nei 15 anni di mia amministrazione, il mio Comune ha fatto più ciclopiste che ponti o interventi a detrimento dell'ambiente. Però le do una notizia, signor Ministro. Ho chiesto prima al presidente Schifani quanto ci avrebbe messo a venire da Palermo in bicicletta: ci siamo fermati a Messina, senza tener conto della nave. Battute a parte, capisco che bisogna dare in pasto al cittadino l'idea che ci sarà una bicicletta per tutti e una decrescita felice delle emissioni, ma io non credo né nell'una né nell'altra ipotesi. Su questo invito veramente alla cautela e al rispetto della realtà.

Sempre in tema di enti locali, ci sarebbe da capire come si fa – ed è bravo chi lo fa; mi creda, di attività ne abbiamo messe in campo diverse – a ridurre gli incidenti stradali, quindi lavoreremo con i Comuni perché questo venga garantito. Non si possono scaricare sugli enti locali ulteriori responsabilità; credo che il territorio debba essere governato in maniera differente, e uno dei temi che l'ANCI lamenta ormai da anni concerne, appunto, la sicurezza stradale.

L'ANAS non può ogni volta tentare di regalare pezzi della sua Aurelia ai Comuni perché non ha la possibilità di mantenerla: questa è una battaglia da fare. Fino a settembre scorso ho fatto l'amministratore: c'è stata una grande discussione con l'ANAS che ha detto tassativamente che avrebbe ceduto tratti di Aurelia. Se li tenga e se li mantenga, perché i trasferimenti allo Stato non ci sono più e le risorse che arrivano dai cittadini sono importanti e non sono probabilmente sufficienti all'attività ordinaria per quanto riguarda il territorio.

Mi fa piacere sentir parlare di urbanistica; la legge risale al 1942. Il problema però non è tanto quello che farà lo Stato con la legge quadro, ma quello che faranno le Regioni, perché noi abbiamo 20 Regioni con 20 piani di indirizzo territoriale diversi. All'interno delle 20 Regioni abbiamo poi i Comuni – in Piemonte 800, in Toscana 274 e così via – ciascuno dei quali con un piano regolatore diverso (prima piani di fabbricazione, oggi piani operativi). Siamo una Nazione che, dal punto di vista urbanistico, è esattamente agli antipodi di ciò che gli investitori italiani ed esteri ricercano per lo sviluppo del territorio.

Condivido pienamente e perfettamente il principio del blocco del consumo di suolo. Tuttavia, se vogliamo andare in quella direzione, confido nel suo punto di vista, che spero sia vicino al mio, che è quello di dire che se blocchiamo il consumo di suolo – ed è giusto farlo – quando andiamo a ragionare di ristrutturazioni non è assolutamente possibile che vi siano blocchi, talvolta inconsapevoli e totalmente differenziati da territorio a territorio, all'interno dei quali le famiglie e le imprese si trovano con grandissima difficoltà. Dobbiamo mettere mano ad una legge nazionale, una legge quadro urbanistica, che deve necessariamente condizionare il territorio. Signor Ministro, non soltanto per quanto riguarda la sanità,

che – a mio avviso – dovrebbe tornare ad essere gestita a livello nazionale, andando in controtendenza al decentramento delle funzioni alle Regioni, ma anche in tema di urbanistica e su altre questioni lo Stato deve riprendersi la competenza, perché altrimenti lo «spezzatino» porta alla distruzione.

Non so se ne sia al corrente – immagino di sì – ma 147 miliardi di euro vengono spesi annualmente per le pratiche burocratiche urbanistiche edilizie, con 175 giorni di permanenza media di quelle pratiche sui tavoli della pubblica amministrazione. Siamo messi peggio che nei Paesi del Quarto mondo, non del Terzo! In Europa siamo gli ultimi.

L'ultima questione che desidero affrontare, a me abbastanza cara, concerne l'emergenza abitativa. Su questo veramente lancio la sfida (in senso positivo): è dal Governo Fanfani che non si fanno nuove abitazioni di edilizia residenziale pubblica. Però le do un dato importante. La questione non la risolve soltanto il Governo: nel rapporto fra emergenza abitativa e cittadino ci sono di mezzo le Regioni (che legiferano), le società provinciali di gestione dell'edilizia residenziale pubblica e i Comuni che ne detengono la proprietà. Questa è l'Italia. I Comuni sono proprietari, le società provinciali hanno la gestione e le Regioni legiferano. Una soluzione? Oggi, con questa organizzazione, non c'è; quindi, se c'è da parte vostra la volontà di trovare una soluzione rispetto alla giungla dell'emergenza abitativa, con risorse vere per dare una casa a chi ha bisogno, noi ci saremo. Vada a leggersi le leggi regionali, qualcuna l'avrà sicuramente letta: vanno proprio in controtendenza con questa logica.

Visto che avrei altre domande da porle, ministro Toninelli, sarà mia cura scriverle e vedere se c'è modo di approfondire; però, la prego, su questi temi a noi cari, e non solo a noi, trovi il modo di rispondere e di intervenire.

SANTILLO (*M5S*). Signor Presidente, sull'ordine dei lavori, vorrei chiederle quanti Gruppi devono ancora intervenire, perché mancano 35 minuti e purtroppo gli abusi temporali dell'opposizione non consentono a tutti di usufruire di questo tempo. (*Commenti*). Posso anche rinunciare per cinque minuti al mio Gruppo, però fatemi parlare.

PRESIDENTE. Ci sono quattro Gruppi; due minuti in più.

NENCINI (*Misto-PSI*). Signor Presidente, ringrazio anzitutto il Ministro per la sua audizione. Mi pare difficile esprimere un giudizio definitivo, anche perché nelle audizioni si delinea il tratto cornice del programma, ma è complicato – e lo capisco – entrare nel merito. Ci sono però due momenti, che sottolineo volentieri, che mi hanno stupito. Il primo è l'inquadratura della sua relazione; lei si è ostinato più volte a sostenere che si tratta di un programma di profondo cambiamento, ma è stato già notato che su alcuni punti salienti, che non ripeterò, lei ha ripercorso concretamente e – per certi versi lo trovo positivo – pedissequamente tutta una serie di interventi che appartengono a provvedimenti

già assunti dal Governo, anzi, dai Governi precedenti. Ce ne sono alcuni molto particolari: tutta la politica che riguarda, ad esempio, le ciclabili, ma non soltanto quella.

L'altro aspetto è quello che concerne le correzioni; non voglio convincerla, ma ritengo obbligatorie un paio di correzioni. Lei ha detto che il Governo precedente ha fatto uso della legge obiettivo; è il contrario. Noi abbiamo costruito un codice degli appalti che ha espunto la legge obiettivo dalla normativa nazionale. Quindi non si può sostenere quello che lei ha sostenuto, perché essa è stata tolta e non utilizzata.

Proverò ora ad entrare su alcune questioni particolari, concludendo rapidamente per ragioni di tempo. Prenderò a prestito una serie di sue indicazioni, cercando di correderle con temi specifici.

La prima questione riguarda l'incidentalità stradale italiana: le cose vanno un po' meglio di quello che lei ha detto, ma non vanno benissimo. L'Italia si è trovata, nei due anni precedenti a questo, vicina a raggiungere l'obiettivo che l'Unione europea aveva conferito ai Paesi membri, pari al 50 per cento; non lo ha mai raggiunto, ma nell'ultimo anno le cose sono peggiorate. Il motivo decisivo del peggioramento è l'uso dello *smartphone*; è questo il punto. In passato lo erano alcune strade; se uno andava a vedere l'incidentalità su alcune strade, ad esempio la Ionica e la Tirrenica, trovava delle situazioni insostenibili. Oggi invece oltre il 50 per cento degli incidenti sono dovuti all'uso di *smartphone* – o dintorni – alla guida. Il mio suggerimento, se mi permette, è allora che accanto al seggiolino, misura che sottoscrivo rapidamente, sia preso un provvedimento – noi non ce la facemmo – che riguardi l'aumento della sanzione, fino al ritiro della patente, per chi usa *smartphone* e dintorni alla guida dell'auto. Se lei si appresta a prendere un provvedimento sul seggiolino si potrebbe forse aggiungere, naturalmente nelle forme che il Governo riterrà opportune, questo punto.

La seconda questione è che manca nella sua relazione – per questo ho detto che si tratta di un intervento cornice – ogni riferimento alla spesa. Lei non ha parlato di un euro di spesa. Oggi ci lasciamo sapendo che c'è un intervento maggiore sulle ferrovie regionali rispetto invece alla grande opera infrastrutturale Alta velocità o Alta capacità nazionale, però non sappiamo dove e come, perché non c'è una definizione di dove avvenga la spesa. Lei invece godrà di quei cinque miliardi, già citati, di spesa per l'acquisto, con gare già bandite, che si sono già tenute, per l'acquisto di mezzi nuovi per ferro, di nuove locomotive, di nuovi vagoni, che saranno oggetto di miglioramento e di potenziamento di tutto il ferro regionale italiano. Ripeto che si tratta di cinque miliardi di euro.

Chiudo con due questioni invece ben più concrete. La prima: condivido la sua preoccupazione sugli alloggi popolari; c'è una lista di attesa non infinita, peggio, terribile. Tale lista si è accresciuta nel tempo per l'indebolimento del ceto medio, che ambiva all'acquisto per i figli; oggi abbiamo una parte del ceto medio italiano che non arriva a fine mese per il pagamento dell'affitto, andando ad implementare le liste di attesa che, se non ricordo male, si attestano tra i 500.000 e i 600.000 iscritti. Abbiamo

900.000, diciamo un milione, di alloggi popolari di proprietà dell'Istituto autonomo per le case popolari (IACP), assolutamente insufficienti. Il Governo, al di là di una nuova normativa, intende mettervi denaro? L'unico modo infatti per affrontare il tema, recuperando alloggi non utilizzabili o costruendone altri, è metterci soldi; non c'è nulla da fare. Noi ne metteremo una parte, che si rivelò non sufficiente, recuperando 30.000-40.000 alloggi. Però questa è la strada. Intende il Governo utilizzare i fondi Gescal, un vecchio criterio, che allora funzionò? Questi fondi sono scomparsi dagli anni Novanta. Si tratterebbe di utilizzare fondi aggiuntivi annuali che, anziché Gescal, potrebbero chiamarsi «Ugo», una fetta che consenta in dieci anni di fare un investimento veramente decisivo.

In ultimo vorrei soffermarmi su due questioni toscane; lei ha parlato di *spending review* e di *project review*, che riguardano grandi opere infrastrutturali. Dal Governo Renzi al Governo Gentiloni Silveri la *spending review* e la *project review* sono state abbondantemente eseguite sulle grandi opere. Sono state oggetto più di una volta di riflessione sia in questa sede sia nella Commissione preposta alla Camera. L'Unità di missione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) nasce proprio, fra le altre cose, per implementare tutto il lavoro su costi e benefici. Quindi *project review* e *spending review*. Su alcune opere ha avuto anche un effetto importante, se non risolutivo, nel senso che i costi sono stati tagliati e i progetti rivisitati.

Lei non ha parlato di Tirrenica e Aurelia fra le opere «soggette a»; intende il Governo chiudere la questione, non annosa, ma semisecolare (se ne parla dagli anni Settanta) della Tirrenica, visto che il Governo precedente ha lasciato un tavolo abbondantemente revisionato con l'accordo dei Comuni, oppure no?

L'ultima questione riguarda l'aeroporto fiorentino, che vive una stagione un po' più complessa. Lei lo ha inserito fra le opere che vanno «soggette a»; avrei però delle questioni al riguardo. In primo luogo, cosa succede alla Conferenza dei servizi già aperta? In secondo luogo, tutta la parte che riguarda la revisione progettuale non è competenza del MIT, ma di ENAC, che è un organo che ha una sua autonomia e che ha già svolto nel passato recente questo tipo di attività. In terzo luogo, la sinergia tra l'aeroporto di Pisa e l'aeroporto di Firenze è stata la condizione per inserire gli scali toscani nel pacchetto degli scali strategici nazionali. Quelle cose si trovano scritte all'interno del Piano aeroportuale nazionale. Se venisse meno quel binomio, come mi pare di aver letto in alcune sue dichiarazioni, temo che andrebbe rivisitato perché cadrebbe anche il piano Aeroportuale nazionale, perché questa è una condizione che sta all'interno di quel piano. Quindi, se levo un pezzetto di quel piano, che fine fa il Piano aeroportuale nazionale?

RUSPANDINI (*Fdi*). Signor Presidente, ho ascoltato gli interventi degli altri commissari, che hanno esposto la complessità dell'argomento che sicuramente ha bisogno di approfondimenti e di attenzione. Mi auguro

che il Governo chiamiamolo del cambiamento, o del buonsenso, secondo altre angolature, possa in qualche modo andare oltre quello che a volte è un pregiudizio ideologico.

Sono culturalmente a favore delle grandi opere, perché la nostra Nazione è figlia del sacrificio, del genio, dell'immenso sforzo di chi addirittura ha posto il marmo sulla palude. Non siamo una Nazione di quelle che si può permettere di scherzare sulle opere pubbliche. Capisco però che ci sono opere pubbliche e opere pubbliche, condizioni storiche e condizioni storiche. Assunto però che lo sforzo per le opere pubbliche da parte della Nazione non va visto in maniera ideologica, sono rimasto sconcertato da una cosa. Credo che ognuno di noi abbia avuto dai propri partiti di riferimento una serie di *dossier* dai quali emerge che le persone che li producono si sono informate, hanno studiato, ci sono dei dati. Vedere però che la protesta è costata a questa Nazione qualcosa come 60 milioni di euro mi fa pensare che la questione vada affrontata in maniera diversa da come qualche esponente illustre del suo partito l'ha affrontata nel corso degli anni. Chiunque faccia politica, e la facciamo tutti, andando lì e strumentalizzando i problemi dei territori e delle popolazioni, credo che alla fine debba assumersi alcune responsabilità. Trovo quindi veramente folle che si possa andare lì ad alimentare qualche cosa che poi ha un costo incredibile anche in termini economici. Non voglio entrare nella polemica TAV e grandi opere, ognuno ha la sua idea; cerchiamo però di fare quello che serve all'Italia. Al primo posto dobbiamo mettere l'Italia.

Da questo punto di vista, caro Ministro, mi rivolgo a lei in quanto pendolare: io prendo il treno per venire a Roma, vengo dalla Provincia di Frosinone, non molto distante da qui. Non mi faccio i *selfie*, preferisco non farmeli e non farmeli fare quando salgo sul treno, a differenza di qualcuno del MoVimento 5 Stelle che ha inaugurato questa moda, giusta o sbagliata che sia, sicuramente produttiva dal punto di vista della conquista del consenso. Vedo però delle cose che mi auguro che anche chi governa questi processi riesca a vedere. Il problema vero, infatti, come diceva il senatore Nencini, è il seguente. Innanzi tutto vogliamo intestarci quella che è una battaglia di civiltà e cioè individuare dei fondi per migliorare la condizione di vita di milioni di nostri connazionali che non prendono la linea superelevata per andare a Milano da Roma o da Napoli, e non sono tutti *manager* di successo, non sono tutti professori universitari o liberi professionisti, ma cittadini normali che per fare un tratto di poche centinaia di chilometri impiegano più di chi prende il Freccia Rossa per arrivare a Venezia. È uno dei piani di lettura che mi piacerebbe approfondire. Sono contento, quindi, che lei abbia parlato di infrastrutture minori, definendole, se non ho capito male, opere in simbiosi. Fanno parte di questo ragionamento? Assolutamente sì. Le tratte regionali sono un problema serio. Va bene anche la nomina di Gianfranco Battisti a capo delle Ferrovie dello Stato; lo conosco e credo che sia una persona sulla quale si possa contare per capire il problema. Perché si tratta di un problema grandissimo. Faccio un esempio, ma ce ne sarebbero altri in Italia, non solo in Sicilia, ma anche al Nord mi hanno spiegato; chi parte da Cassino, che

è un paese in prossimità della Campania, per arrivare a Roma impiega più tempo rispetto ad un viaggio tra Roma e Milano. Ebbene, questo non è civile. Semplicemente non è civile. Vanno trovati i soldi, vanno individuati gli investimenti; vediamo come. Ma io credo che sia un problema di estremo interesse, perché veramente va a toccare la vita dei pendolari che passano sui treni gran parte della loro vita. Sapete come funziona sui treni? Non voglio parlare ora d'immigrazione: nel vostro Governo avete un partito che ha per l'immigrazione la stessa attenzione che ho io. Però, per conoscenza diretta del problema, vi spiego come funziona. Si sale su un treno: il 40 per cento dei passeggeri è straniero. Arriva il controllore, controlla gli italiani, e i passeggeri stranieri continuano a fare il loro comodo sui nostri vagoni. Questa è la situazione. Non c'è razzismo; non c'è il pietoso voler capire a tutti i costi; ma non ci deve essere nemmeno il pregiudizio ideologico di non fotografare la realtà. Perché questa è la realtà: gli italiani stretti in questi vagoni, tutti preoccupati, soprattutto le signore e le coppie, di questi ragazzi alti due metri. I treni sono gestiti, tra l'altro, in maniera non soddisfacente. Non conosco il piano di sviluppo, non porto i conti delle Ferrovie dello Stato, ma se una carrozza contiene 40 posti non ci possono stare dentro 80 cittadini italiani. Questo per dire che noi monitoreremo il tema, perché è facile parlare di cambiamento e di lotta all'immigrazione; ma i treni sono un presidio di civiltà e anche di sicurezza, se non altro perché sui treni viaggiano milioni di nostri connazionali ogni giorno. Per cui voglio puntare l'indice e aprire un *focus*, se possibile, sulle tratte regionali. Nel suo programma ho ascoltato tantissime parole in inglese, molte non le ho nemmeno capite. Penso che tra cinque anni non dovremo tornare solo con il sorteggio, come ho sentito dire da qualcuno dei vostri. Il sorteggio è preoccupante, perché stiamo trattando una materia molto complessa; lei sicuramente sta lavorando giorno e notte e credo sia stato scelto dal suo partito in maniera autorevole ed intelligente. Se procederemo a sorteggio, la Nazione finisce qua.

A parte le parole in inglese, il sorteggio e gli scherzi, sono contento e mi auguro, almeno spero di aver capito bene, che il Ministro e il Governo vogliano avere più attenzione sulle tratte regionali, a prescindere dalla considerazione che uno può avere sulle grandi e piccole opere. Vedremo se ci saranno veramente un'attenzione e dei risultati diversi. Voglio ribadire semplicemente, in conclusione, ma non avete bisogno della mia veemenza o della mia sottolineatura, che milioni di italiani prendono il treno in condizioni disumane.

CAMPARI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, il Gruppo Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione è rimasto colpito da una visione che riteniamo essere molto interessante e che prevede delle grandi sfide. Saremo assolutamente al suo fianco, signor Ministro, per aiutarla con i mezzi che ci sono a disposizione.

Nell'esposizione delle sue linee programmatiche in realtà è stato fatto un discorso molto ampio; se si parla di mobilità sostenibile o di biciclette,

ciò non significa che si voglia incentrare l'azione di Governo solamente su quello, mi sembra chiaro. Se si parla di biciclette, non è che si debbano incenerire gli altri mezzi di trasporto, anzi.

Lei ha parlato anche di tante altre cose; alcuni passaggi sono stati davvero importanti e basilari e impattano fortemente sulla vita delle persone. Ha parlato di vivibilità della città, di salvare delle vite attraverso delle innovazioni, come possono essere i seggiolini in auto, o comunque della revisione di alcune normative che possano aiutare in questa direzione, alle quali siamo assolutamente interessati e che condividiamo in pieno. Ha parlato poi anche di opere importanti, che possono essere grandi o piccole. Per esempio ha parlato di ponti e di strade, altro tema assolutamente centrale. Veniamo entrambi da una zona in cui la situazione di grave ammaloramento delle infrastrutture, che magari non fa rumore a livello nazionale, crea grossissimi problemi: penso per esempio ai ponti sul Po, tra l'Emilia e la Lombardia. Saremo al suo fianco su queste tematiche, per rispondere alle esigenze di tutti i giorni di una gran parte dei nostri cittadini.

Ha parlato di terminare anche opere strategiche e grandi opere; ha parlato di tante cose. Si è trattato, a mio avviso, di un discorso completo, a 360 gradi. Siamo quindi assolutamente soddisfatti di questa impostazione.

Ha parlato del tema dell'idraulica, che è stato forse un po' troppo spesso messo da parte e dimenticato ma è un altro tema veramente molto importante. In altre stagioni – non come quest'anno – più aride abbiamo avuto grossissimi problemi per quanto riguarda l'idraulica e l'irrigazione, come pure altre problematiche ad essa connesse. Quindi, sul punto siamo assolutamente con lei, come anche sul tema delle barriere architettoniche o comunque su altri aspetti che ora non elencherò.

Vorrei soffermarmi infine sul tema della mobilità sostenibile e in particolare della mobilità in città. Al riguardo mi viene in mente, per esempio, la questione, secondo me abbastanza importante, dei taxi e del servizio di noleggio con conducente (NCC). Vorrei sapere come vorrà atteggiarsi il nuovo Governo nei confronti di questa situazione che, bene o male, va affrontata. Sulla mobilità sostenibile lei ha parlato anche di incentivi per la mobilità; vorrei capire se, partendo per esempio da questa categoria dei tassisti piuttosto che dalla mobilità pubblica, intende prevedere incentivi particolari per cercare di andare incontro alle esigenze di un rinnovamento che sicuramente farebbe bene alla città e alla qualità della vita. La ringrazio.

PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, mi unisco a quello che ha detto il collega del mio Gruppo e rivolgo i miei complimenti al Ministro. Vorrei soffermarmi in particolare su due aspetti. Il primo riguarda gli aeroporti; è molto importante a mio avviso considerare i territori circostanti, perché è vero che gli scali sono fatti per i cittadini, cioè per chi usufruisce del servizio, però è anche vero che spesso e volentieri, soprattutto dalle nostre parti, sono posti nell'ambito di territori veramente

molto antropizzati. Bisogna quindi tenere conto anche di ciò che si trova intorno agli aeroporti, a cominciare dalle infrastrutture per arrivarci.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, essendo io anche amministratore locale, conosco bene l'argomento. È molto importante che gli enti locali possano partecipare attivamente alla sicurezza stradale. Spesso e volentieri, però, ci siamo trovati di fronte a bandi a cui è difficile accedere. L'ultimo bando per la messa in sicurezza del territorio ha visto premiati esclusivamente territori in condizioni di dissesto finanziario. Quindi, chi è bravo ad amministrare viene penalizzato rispetto a chi non è bravo, sono stati dati soldi in base per così dire ad una graduatoria al contrario. Ora, visto che i Comuni virtuosi hanno da parte spesso e volentieri dei residui attivi, si potrebbe probabilmente pensare di scorporare dal pareggio di bilancio la sicurezza stradale o le opere di manutenzione straordinaria degli edifici pubblici, che spesso e volentieri sono ormai datati e hanno bisogno di manutenzione.

Sul riutilizzo dei vuoti e sul riuso degli edifici, essendo io una professionista del settore, cioè un architetto, è a mio avviso importantissimo cercare di incentivare il riuso dei vuoti urbani. Ci troviamo di fronte a tantissimi complessi immobiliari ed industriali vuoti e abbiamo la necessità di non utilizzare nuovo territorio ma di riutilizzare l'esistente, che spesso e volentieri in questo momento è in mano ai gruppi bancari che non lo tolgono dal loro patrimonio, per cui c'è poi questa difficoltà del riuso dei vuoti urbani che sarebbe quindi necessario cercare di incentivare.

BERGESIO (*L-SP-PSd'Az*). Ne approfitto, caro Presidente, caro Ministro, per ringraziare della giornata.

Vorrei aggiungere a quanto è stato già detto che il trasporto merci su ferrovia e lo scalo, come è stato detto in precedenza, sono di importanza vitale. Io vengo dal Nord-Ovest, da un territorio dove i collegamenti faticano molto, da questo punto di vista, anche con le realtà portuali; vale non solo per il Nord-Ovest, ma anche per il Nord-Est. Questi collegamenti sulla tratta ferroviaria hanno problematiche enormi che devono essere affrontate.

Per quanto riguarda i collegamenti stradali, di importanza vitale è il completamento dell'Asti-Cuneo, un'autostrada per la quale gravano sui cittadini della provincia di Cuneo, da studi effettuati da Confindustria, costi che vanno dagli 80 ai 100 milioni di euro l'anno. Si tratta sicuramente di un'opera importante. Ho già letto le sue dichiarazioni, caro Ministro; la ringrazio per la disponibilità. La conferma è certamente positiva per noi e per tutti gli amministratori, ma anche per i trasportatori e per le ditte che lavorano nel settore, perché diventa un'opera che strategicamente dà forza all'economia non solo provinciale, ma regionale e nazionale.

RICCIARDI (*M5S*). Signor Presidente, signor Ministro, vorrei anzitutto fare un'osservazione. Nelle Regioni del Mezzogiorno vive un terzo della popolazione italiana a cui però va all'incirca il 23 per cento della spesa pubblica. Se aggiungiamo i fondi europei, vale a dire un 5 per cento

per i fondi indiretti che dovrebbero essere aggiuntivi e non sostitutivi, abbiamo che così è stato già evidenziato, non si raggiunge nella ripartizione dei fondi statali la percentuale del 34 per cento, cioè la quota che spetterebbe alle Regioni del Mezzogiorno d'Italia in base alla densità di popolazione. A questo proposito, proprio in materia di rete ferroviaria, le misure individuate dal precedente Governo presentano in realtà dei limiti per quanto riguarda la copertura finanziaria. Ad esempio nella mia Regione, la Campania, mancano i collegamenti, così come lei ha evidenziato nella relazione, per i porti di Napoli e Salerno, mentre l'unico porto regionale che ha un collegamento ferroviario, Torre Annunziata, sarà dismesso perché verrà realizzata una pista ciclabile che costerà 12 milioni di euro. Sarebbe opportuno di conseguenza fare in modo che uno dei più importanti porti del Mediterraneo, che è Gioia Tauro, fosse adeguatamente collegato alla rete ferroviaria. Tutto ciò gioverebbe ai flussi commerciali perché questo porto è collegato, in modo diretto, a tutti i maggiori porti del Mediterraneo. Ora, se analizziamo il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica dello scorso Governo, notiamo che è stata posta grande attenzione al ruolo che il Mezzogiorno può avere come traino per lo sviluppo di un sistema sia portuale che logistico efficiente. Questo ruolo, in realtà, scaturisce da considerazioni che trovano la loro giustificazione nell'elevato grado di integrazione tra Nord e Sud in alcune filiere produttive; sono state infatti create delle aree logistiche integrate nei vari territori del Sud che però, ad oggi, non risultano ancora operative. Ad esempio, si è tenuto ad aprile di quest'anno, a Napoli, il primo incontro con il partenariato economico dell'area logistica integrata campana, che è stato promosso proprio dal MIT e dalla Regione Campania con la collaborazione dei porti coinvolti, dell'Agenzia per la coesione territoriale, di Rete ferroviaria italiana (RFI), e con la partecipazione dei principali rappresentanti del tessuto produttivo locale e degli operatori della logistica. Riterrei pertanto di estrema importanza prendere in considerazione i dati evidenziati, al fine di poter garantire al Sud un adeguato sistema dei trasporti.

DI GIROLAMO (M5S). Signor Presidente, vorrei spostare l'attenzione su altre questioni altrettanto importanti, che magari riguardano quello che oggi il Governo si trova ad affrontare a seguito – concedetemi di dirlo – di una avventata gestione del Governo precedente. Sto parlando in particolar modo dell'anomala circostanza che vede attualmente gli enti provinciali, soppressi, di fatto ancora titolati alla gestione e manutenzione stradale e degli istituti scolastici superiori di secondo grado. Vorrei chiederle, signor Ministro, se vi è la possibilità che il suo Ministero possa correre in aiuto alle Province, ed eventualmente in che modo, per la gestione e la messa in sicurezza delle strade che, ad oggi, anche a seguito dei vari eventi sismici che abbiamo avuto nel Centro Italia (ma parlo in generale di sicurezza) in molti casi risultano chiuse totalmente o parzialmente per il crollo strutturale dei ponti o per questioni che riguardano la sicurezza, mi riferisco soprattutto alle strade interne piuttosto che a quelle costiere. Io provengo dalla parte interna della Regione Abruzzo e conosco bene il pro-

blema di cui sto parlando. Chiaramente, il cappello che ho dato al mio intervento fa seguito alla riforma Delrio che, sostanzialmente, per questi enti non si è conclusa.

Parlando invece di mare, vorrei sottoporle la possibilità di valutare l'opportunità di istituire la 16^a Autorità del sistema portuale che abbia competenza nell'ambito dello Stretto di Messina e quindi non solo sul porto di Messina ma anche di Milazzo – che è un sito strategico per la sicurezza nazionale – Tremestieri e, per la Calabria, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. La 16^a Autorità portuale dello Stretto permetterebbe al porto, che ha un elevato traffico di passeggeri (è il secondo in Italia), di garantire il rispetto della continuità territoriale con la Sicilia ed una migliore gestione e promozione dei servizi portuali del Sud.

SANTILLO (M5S). Signor Presidente, innanzi tutto ringrazio il Ministro per la sua disponibilità. Nelle linee programmatiche del Ministro ho sentito soltanto parole chiave che secondo me vanno dritte al cuore degli italiani, parole che rispondono veramente alle esigenze del nostro Paese. Abbiamo sentito parlare di emergenza abitativa, e non è stato detto che verranno abolite le grandi opere ma solo che ne verrà verificata la fattibilità. Infatti, se il concetto di fattibilità finora è mancato e alcune opere sono state avviate senza verificarne la fattibilità tecnico-economica, e quindi senza analisi costi-benefici, non è colpa di questo Ministro, e bisogna ricordarsi di chi ha governato fino ad ora. Abbiamo sentito parlare di programmazione e quindi progettazione propedeutica alla realizzazione dei lavori. Ricordiamoci, a monte, anche la pianificazione. Abbiamo sentito parlare della manutenzione ordinaria, della volontà di uscire, finalmente, dalla gestione straordinaria, di manutenzione straordinaria e di messa in sicurezza delle strade, soprattutto di viadotti, ponti e gallerie.

Dunque, il Ministro riferisce che la legge obiettivo ha praticamente fallito, con i numeri alla mano, e conosciamo le conseguenze generate dall'ultimo codice degli appalti, cioè un blocco degli appalti durato quasi un anno che deve pur avere una motivazione, e sicuramente il Ministro fa bene ad intervenire. Ieri ha chiesto di metterci mano anche lo stesso magistrato Cantone, quando è venuto in audizione presso questa Commissione.

Vorrei ricordare anche le problematiche delle tratte regionali. Il Ministro ha già detto che vuole andare di persona sul territorio, in compagnia, se non sbaglio, dei Presidenti delle Regioni. Non è soltanto una questione di investimento, come diceva il collega che mi ha preceduto, ma probabilmente anche di capire se i gestori dell'infrastruttura e i gestori dei vagoni, e quindi dei treni, ottemperano alle condizioni alle quali è stata rilasciata la gestione.

Colgo con piacere, finalmente, uno sguardo al problema idrico del nostro Paese e quindi alla capacità di implementare le infrastrutture acquedottistiche, il problema dei grandi invasi e il collegamento tra le varie Regioni, specie al Sud dove l'acqua c'è ma è difficile convogliarla.

Infine, per quanto riguarda i treni, se non si può avere un vero e proprio treno ad alta velocità, almeno si dovrebbe aumentare la velocità della tratta Salerno – Reggio Calabria, ultima coda di questo Paese, per aiutare i collegamenti con la Sicilia. Sarebbe poi necessario superare l'isolamento ferroviario di alcune città come Crotone e Matera, che sembrano essere state dimenticate.

In conclusione, non mi resta che augurare buon lavoro a lei e al Ministero.

PRESIDENTE. Vorrei aggiungere una domanda al Ministro perché vengo da una Regione che, insieme ad altre tre, ha subito un sisma. Sappiamo benissimo che i collegamenti sono ancora alquanto deficitari, quindi vorrei sapere dal Ministro quello che si sta facendo per queste aree.

TONINELLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, innanzi tutto ringrazio tutti per le domande. Ho ascoltato con molta attenzione tutti gli interventi. Darò risposte telegrafiche, ma prendo l'impegno di fornirle in maniera più compiuta ed analitica.

Ringrazio sinceramente per lo spirito costruttivo e propositivo degli interventi – salvo un paio di battute che ho ascoltato sulle elezioni locali – perché è lo spirito che porto dentro, per il Ministero che presiedo, come Ministro e anche come persona. Non ho alcun pregiudizio ideologico su alcunché. Vi è la concreta serietà, obiettività, di andare nella sostanza delle cose e dell'analizzarle anche prendendo atto del lavoro precedente, e mi rivolgo a lei, senatore Nencini. Lei ha parlato, ad esempio, del Piano nazionale per le ciclovie turistiche e una delle prime cose che ho fatto è stata riattivarlo, riallacciarlo immediatamente, perché era un buon piano. Non ho paura nel dire che ci sono alcune attività precedenti che vanno portate avanti, che vanno riprese o addirittura incentivate perché, per me, copiare un buon lavoro è la cosa migliore perché molto spesso ci fa ottenere buoni risultati con il minimo sforzo. Questo è lo spirito con cui affronteremo la legislatura perché il Governo, ne sono convinto, durerà l'intera legislatura.

Il mio Ministero non farà piovere in questa Commissione provvedimenti urgenti e decreti, ma anzi avrà come indole quella dell'ascolto. Ho sentito tante cose coerenti, anche ulteriori rispetto a quelle che erano oggetto della relazione del mio Ministero, che penso meritino di essere approfondite. Ad esempio – mi limiterò a citare qualche punto perché non posso rispondere a tutto – una delle cose che mi preoccupa, e che penso preoccupi tutti, è l'aumento delle vittime degli incidenti stradali. È vero che l'utilizzo dello *smartphone* ne è una delle cause. Penso quindi che, a tale proposito, sia giunto il momento di valutare un intervento sul codice della strada, ma penso anche che forse sia nostro dovere investire molto sulla cultura della mobilità.

Quando mi capita di andare all'estero, vedo che in alcuni Paesi vi è una forte pubblicità istituzionale che ha un impatto emotivo molto forte sulle persone. Quindi penso che sia giusto punire, perché non è accetta-

bile, ovviamente, l'investimento di un pedone o di un ciclista, non è accettabile che si provochi un incidente grave – lo dico a me stesso per primo – per una disattenzione, per l'utilizzo di uno *smartphone* alla guida. Si vedono addirittura motociclisti che guidano con una mano e con l'altra utilizzano lo *smartphone*. È totalmente inaccettabile. Cerchiamo, però, di fare cultura. Partiamo dalle scuole. Facciamo vedere anche immagini d'impatto, perché siamo portati a pensare che questi incidenti capitino sempre agli altri mentre in realtà non è vero. Quindi ci impegneremo e mi impegnerò a portare avanti un'attività in questo senso. Diamoci un po' di tempo, alcuni mesi, di pubblicità istituzionale che faccia cultura e informazione su una corretta mobilità. Dopo, quando avremo informato i cittadini e noi stessi, giungerà il momento di inasprire alcune sanzioni per chi commette ancora le stesse infrazioni, nonostante gli avvertimenti.

Per quanto riguarda la TAV, siccome la questione è stata affrontata trasversalmente, vorrei dire che esistono certamente tanti documenti, tanti progetti e tante analisi. Molte di queste, però, sono di parte, sono fatte da chi lavora o da chi investe nel progetto o comunque da chi può guadagnare nel progetto. Ci sono pregiudizi ideologici nei confronti di quest'opera? No. Vi è solo interesse a valutarla correttamente, con analisi, studi finanziari, progettuali e tecnico-giuridici che saranno evidentemente resi pubblici, come saranno resi pubblici i nomi dei membri della Struttura tecnica di missione che ovviamente sono già operativi. Si parla anche di consultazione popolare. Va benissimo, ci mancherebbe altro. Mi pare si sia parlato anche dell'interessamento dei cittadini. I cittadini, però, devono essere informati con numeri e informazioni obiettive, terze. Io non darò mai mandato ad una struttura, ad un supertecnico, ad un superconsulente, di fare un'analisi scientifica sulla base di un indirizzo politico. Si fa *pro veritate*. Anche se la penso diversamente, il compito di quei superconsulenti è al servizio del Paese e dovrà essere svolto con totale indipendenza e spirito di terzietà. Dopo, si trarranno le conclusioni.

Per quanto riguarda l'Alitalia non ho parlato di nazionalizzazione, ma di interesse nazionale.

Per quanto riguarda il codice degli appalti, interverremo, probabilmente a settembre, con un decreto che inizi a sbloccare finalmente cantieri e lavori, però faremo una consultazione. Sto incontrando molti *stakeholder* e portatori d'interessi, dato che questo è il mio lavoro, è il lavoro di tutti noi. Nei prossimi giorni, però, apriremo un tavolo non su un articolato ma su linee di principio che siano trasversali, che tocchino un punto e il suo esatto opposto, perché tutti devono potersi esprimere prima che si approdi in Parlamento, e magari, grazie a questo tavolo trasversale in cui sono presenti praticamente tutti i membri del Governo, si possa arrivare in Parlamento con un lavoro compiuto nel senso di condiviso da coloro nei cui confronti si esplicherebbero gli effetti di un'eventuale modifica. L'obiettivo minimo è quello di non fare modifiche che vadano a complicare ulteriormente la situazione attuale.

Vorrei dare una risposta, che non è polemica, relativamente alla legge obiettivo: mi pare che sia stata cancellata a seguito degli scandali che

hanno visto coinvolto l'ex numero uno della Struttura tecnica di missione, l'ingegner Incalza, e mi pare che questo riguardi la scorsa legislatura e quindi il Governo precedente.

Per quanto riguarda l'azzeramento di FS, non c'era alcuna volontà di azzerare alcunché. Mi sono dispiaciuti molto gli attacchi subiti, di chi vorrebbe occupare le poltrone: era necessario applicare una regola etica che, volente o nolente, è presente all'interno dello statuto di FS e che indica la decadenza automatica dell'amministratore delegato in caso di rinvio a giudizio per reati contro la pubblica amministrazione superiori ad una certa entità. Questo era il caso e non c'erano motivazioni corrette da parte di un Consiglio d'amministrazione che invece ha derogato rispetto all'applicazione automatica della regola. Ricordo, inoltre, che i consigli d'amministrazione sono stati rinnovati entro 30 giorni dallo scioglimento delle Camere, prendendo a pretesto la fusione FS-ANAS, altrimenti sarebbero stati tutti in scadenza e giustamente sarebbero stati nominati dal nuovo Governo, e grazie al cielo sarà un nuovo Governo a nominarli, dando gli indirizzi alle società di Stato più importanti. Lo prova il fatto che amministratore delegato e presidente sono interni e i due membri del precedente consiglio di amministrazione che si sono dissociati da una linea politica che andava contro una clausola etica sono stati rinnovati. Io non li conoscevo neanche e penso neppure il ministro Tria, ma siccome il segnale era positivo e non vi era alcuna volontà di cambiare il consiglio di amministrazione abbiamo ritenuto di farlo, alla faccia, come abbiamo detto, della volontà di occupare tutte le poltrone.

Per quanto riguarda RFI (Rete ferroviaria italiana), si è parlato di un Piano nazionale di logistica. All'interno della Struttura tecnica di missione ci sarà – io penso, anzi ne sono convinto – uno dei massimi esperti dei piani nazionali di logistica. È fondamentale, perché da questo dipende una larga parte del rinnovamento economico ed occupazionale del nostro Paese. Ovviamente per me è fondamentale l'apporto che potrà dare il Parlamento in termini di competenze tecniche importanti.

Su RFI voi sapete meglio del sottoscritto che tra i circa 3.000 chilometri di linee regionali ve ne sono alcuni sui quali, su indicazione dell'ANSF, dopo la tragedia immane di due anni fa, si viaggia a velocità ridotta (50-70 chilometri orari), perché tali tratte non rispettano gli *standard* di sicurezza che sono stati imposti dall'ANSF. Io penso che i pendolari non possano viaggiare a 50 chilometri all'ora su treni che, tra l'altro, è stato ribadito giustamente, sono fatiscenti. La maggior parte dei viaggiatori, infatti, sono pendolari che vanno al lavoro. I treni, quindi, vanno piano perché i mezzi sono fatiscenti e non è rispettato lo *standard* di sicurezza. RFI ha degli *standard* di sicurezza invidiabili e questa è una bella cosa. Anche in questo caso vogliamo incidere sulla sicurezza perché la maggior parte degli incidenti mortali ferroviari, e questo è sconcertante, avviene a causa di podisti o ciclisti che, mentre fanno la loro corsetta quotidiana con gli auricolari, passano sotto i passaggi a livello. Peccato che quei treni che vanno abbastanza veloci fanno – me lo insegnavano gli ingegneri – un tratto di strada molto ampio in pochissimo tempo e quindi

queste persone vengono investite. La causa è l'imprudenza delle persone. Anche in questo caso quindi dobbiamo incidere sulla cultura della sicurezza. Ovviamente sarà cura del Ministero interpellare i presidenti di Regione, dato che le concessioni delle tratte regionali sono di loro competenza. È una responsabilità che ci assumiamo. Io sarei più contento se avessi meno responsabilità, ma siccome la sicurezza è la prima responsabilità, il primo obiettivo di questo Ministero, se torna RFI si aumentano i livelli di sicurezza e questo significa che i treni possono tornare a viaggiare più velocemente, e se viaggiano più velocemente significa che si possono fare più corse e magari non è necessaria la seconda linea per cui si è magari tanto combattuto quando si possono far viaggiare più corse su un'unica linea e con quegli strumenti di sicurezza e di controllo della marcia del treno non ci saranno incidenti.

Per quanto riguarda la strada dei parchi, è vero, ho avuto un incontro solo ieri e non ho potuto, purtroppo, seguirlo integralmente e non certo per mancanza di volontà. Recentemente è stato fatto un incontro anche con il Sottosegretario in cui non è stato annunciato che sarebbe stato messo in campo un decreto che da subito avrebbe calmierato i prezzi, ma che si sarebbero valutate le condizioni. Mi permetto di dire, da cittadino, che noi abbiamo ereditato una situazione sconcertante – lei lo sa meglio di me – e ieri abbiamo parlato del 1° di gennaio perché non ci sono le condizioni – non abbiamo trovato le coperture – per calmierare. La volontà politica, però, sicuramente c'è. Ovviamente i sindaci devono ricordarsi che non è nostra la responsabilità di quello che è accaduto prima.

Per quanto riguarda i taxi, è un argomento molto importante. Sapete meglio di me che sta scadendo la legge delega. A settembre predisporremo un tavolo con tutti gli interessati, perché è necessaria una seria regolamentazione che fissi paletti ben precisi e soprattutto cancelli quell'abusivismo e quella concorrenza sleale che oggi non è più accettabile.

Per quanto riguarda i fondi statali per il Mezzogiorno, nell'interlocuzione che ho avuto già ieri – parlo di FS ma anche in generale di infrastrutture – ho avuto modo di dire che sui trasporti va rispettata la percentuale di investimenti rapportata agli abitanti. Questo è imprescindibile e non solo per il Sud, ma per l'Italia intera e mi pare assolutamente scontato.

Relativamente alle strade provinciali, è quasi completo il passaggio delle strade provinciali all'ANAS, quindi tornano ad essere strade statali. Ci hanno creato dei problemi. Lei ha parlato del ponte di Colorno e dei tanti, purtroppo, viadotti e ponti che sono a rischio. Il fatto che questo ponte gravasse su una strada provinciale ci ha creato molti problemi. Mancano solo tre Regioni: il Piemonte ha quasi terminato, il Veneto e la Lombardia stanno dando al nostro Ministero l'elenco di tutte le strade da far passare alla gestione statale, così finalmente riusciremo a finanziare tutto ciò che riguarda la sicurezza.

Per quanto riguarda l'Autorità dello Stretto di Messina, il *dossier* è aperto. Lo stiamo valutando e penso che politicamente questa possa essere una strada percorribile per le peculiarità che ha il porto di Messina. Vo-

gliamo, ovviamente, avere tutti i dati. Non è solo una scelta politica. Anzi, prima che una scelta politica è una scelta di valutazione della situazione dello Stretto di Messina. Penso che nell'arco di qualche settimana, al massimo qualche mese, potrà essere data una risposta.

Mi scuso se non sono riuscito a rispondere a tutte le domande e se ho dimenticato qualcosa. Spero che gli appunti che ho preso possano essere sufficienti. Mi permetto, signor Presidente, magari di rispondere direttamente a lei, chiedendole di girare le risposte a tutti i commissari. Auguro buon lavoro a tutti.

PRESIDENTE. Può aggiungere una considerazione sulle aree terremotate?

TONINELLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per quanto riguarda le aree terremotate, abbiamo dato mandato immediatamente alle strutture per intervenire perché esistono delle situazioni drammatiche di blocchi stradali e di viabilità. Stanno arrivando i primi risultati e li vorrei annunciare quando saranno arrivati.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Toninelli per il suo contributo e dichiaro conclusa l'odierna procedura informativa.

I lavori terminano alle ore 16,40.

