



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 9

COMMISSIONI RIUNITE

5^a (Bilancio)

e

14^a (Politiche dell'Unione europea)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI IN RELAZIONE ALL'ESAME
DEL *DOC. XXVII, N. 18* (PROPOSTA DI «PIANO NAZIONALE DI
RIPRESA E RESILIENZA»)

15^a seduta: giovedì 18 marzo 2021

Presidenza del presidente della 14^a Commissione STEFANO
indi del vice presidente della 14^a Commissione Simone BOSSI

I N D I C E

**Audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
in relazione all'esame del Doc. XXVII, n. 18
(Proposta di «Piano nazionale di ripresa e resilienza»)**

PRESIDENTE: – BOSSI Simone Pag. 22, 28, 35 e <i>passim</i> – STEFANO 3, 10 ARRIGONI (L-SP-PSd'Az) 25 BONINO (Misto+Eu-Az) 15 BOSSI Simone (L-SP-PSd'Az) 10 CAMPARI (L-SP-PSd'Az) 23 CANDIANI (L-SP-PSd'Az) 14 CASOLATI (L-SP-PSd'Az) 22 CIOFFI (M5S) 18 COLTORTI (M5S) 10 DAMIANI (FIBP-UDC) 12 D'ARIENZO (PD) 28	DI GIROLAMO (M5S) Pag. 16 FAGGI (L-SP-PSd'Az) 19 FERRO (FIBP-UDC) 17 GIOVANNINI, ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 4, 28, 35 L'ABBATE (M5S) 25 LOREFICE (M5S) 20, 35 MALLEGNI (FIBP-UDC) 22 MODENA (FIBP-UDC) 21, 35, 36 * PESCO (M5S) 26 RICCIARDI (M5S) 11 VONO (IV-PSI) 14
---	---

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: Europeisti-MAIE-Centro Democratico: Europeisti-MAIE-CD; Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-IDEA e CAMBIAMO: Misto-IeC; Misto-Liberi e Uguali: Misto-LeU; Misto+Europa – Azione: Misto+Eu-Az.

Interviene, in videoconferenza, il ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Giovannini.

I lavori hanno inizio alle ore 13,55.

**Presidenza del presidente della 14^a Commissione
STEFANO**

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in relazione all'esame del Doc. XXVII, n. 18 (Proposta di «Piano nazionale di ripresa e resilienza»)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in relazione all'esame del documento XXVII, n. 18 (Proposta di «Piano nazionale di ripresa e resilienza»).

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-TV* e satellitare del Senato della Repubblica, e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso.

Avverto che l'audizione si svolgerà anche con la partecipazione dei senatori da remoto.

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.

Signor Ministro, insieme al collega Pesco e a tutti i commissari, prima di cederle la parola, vogliamo ringraziarla per avere accettato l'invito a partecipare ad una audizione che consideriamo fondamentale ai fini del lavoro che siamo chiamati a realizzare in Senato in queste settimane.

Il Ministero che lei guida ha una voce importante nella scrittura della versione definitiva del PNRR perché è quello in cui si concentra la maggiore attenzione delle forze politiche sull'assetto infrastrutturale che connette i nostri territori.

Si è parlato molto in questi mesi, non solo nelle Aule parlamentari ma anche nel dibattito mediatico, di perequazione infrastrutturale e di necessità di riavvicinare, di riconnettere il Nord e il Sud del Paese. In questo

senso, l'alta velocità ferroviaria è lo strumento principale per collegare le varie parti del Paese in modo rapido ed ecologicamente più sostenibile; peraltro, nel regolamento europeo istitutivo del *recovery fund* l'alta velocità viene contabilizzata al 100 per cento di impatto *green* e questo è un elemento importante.

Le chiedo quindi di illustrarci come il suo Ministero intende procedere anche rispetto alla bozza approvata dal precedente Governo che stiamo esaminando in queste settimane. Il presidente Draghi in Aula e poi il ministro Franco in Commissione ci hanno detto che è intenzione dell'Esecutivo intervenire con alcune modifiche; sarebbe utile per il nostro lavoro avere già da lei qualche indicazione rispetto alle linee di intervento su cui intendete muovere i vostri correttivi.

Da parte mia, le chiedo anche se procederete in tutte le direzioni, quindi sia per la dorsale tirrenica, sia per la dorsale adriatica, sia per le connessioni orizzontali.

Le chiedo inoltre quale sia la strategia che avete pensato di attuare all'interno del *recovery fund* in merito ai porti, che non devono avere solo una vocazione turistica – comunque utile – ma dovrebbero, a mio avviso, rendere il nostro Paese competitivo sullo scenario del Mediterraneo; peraltro, ritengo che questo ruolo da protagonista debba essere recitato non solo dai porti del Nord ma anche da quelli del Sud, come quelli di Gioia Tauro, Augusta e Taranto.

Nel darle la parola, le raccomando di inviare, se possibile, alla casella di posta elettronica della 14^a Commissione anche la sua relazione scritta, in modo da renderla disponibile per tutti i colleghi che vorranno analizzarla maggiormente nel dettaglio.

Prego, Ministro.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, la ripresa e la resilienza del nostro Paese dipendono in modo decisivo dalla dotazione infrastrutturale di cui esso dispone e dall'efficienza dei sistemi a rete che sostengono le attività economiche e sociali. Trasformare in senso sostenibile le infrastrutture e il sistema dei trasporti è non solo benefico per il sistema economico attuale e del futuro ma è indispensabile anche per raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas serra entro il 2030 previsti dall'Unione europea e per realizzare la decarbonizzazione entro il 2050; da soli, il settore dei trasporti e quello edilizio contribuiscono infatti per più della metà alle emissioni di gas climalteranti e il loro impatto sulla qualità del suono e della biodiversità è evidente.

Le nostre infrastrutture devono essere adeguate ai bisogni delle imprese e delle famiglie, soprattutto tenuto conto delle gravi disuguaglianze sociali e territoriali che affliggono l'Italia con una inaccettabile distanza tra Nord e Sud, centri e periferie, città e aree interne rurali. È necessario un investimento straordinario per assicurare l'efficienza delle infrastrutture e la sicurezza dei cittadini. L'innovazione tecnologica e dei materiali può

consentire un salto di qualità nella gestione delle reti infrastrutturali e dei sistemi a rete.

Per affrontare queste sfide, il Ministero intende operare simultaneamente su due direttrici, la prima orientata alle necessità immediate, la seconda volta ad orientare tutte le scelte future alla realizzazione di infrastrutture più sostenibili e resilienti in grado di ridurre le disuguaglianze esistenti.

Per questo intendiamo concentrarci su tre aspetti cruciali: investimenti nell'edilizia sociale agevolata e per la qualità dell'abitare, nonché nell'edilizia residenziale pubblica, in linea con gli obiettivi di efficienza energetica e di aumento del benessere delle persone, come previsto dall'Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile; lo sviluppo di sistemi integrati di trasporto per una mobilità sostenibile a lunga percorrenza e locale, sia per le persone che per le merci, anche al fine di ridurre l'inquinamento nelle città e procedere nel percorso di decarbonizzazione. Fondamentali in tale prospettiva sono lo sviluppo dell'alta velocità per il trasporto delle persone e delle merci, specialmente al Sud, e il simultaneo potenziamento del trasporto su base regionale, anche per garantire un vero diritto alla mobilità ai tanti pendolari che ogni giorno utilizzano il trasporto pubblico per recarsi al lavoro. Fondamentali sono altresì il rinnovo in senso ecologico delle flotte per il trasporto su terra e via mare, il rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata, con una particolare attenzione all'ammodernamento dei porti, anche in un'ottica di transizione ecologica, e infine il rafforzamento delle infrastrutture idriche primarie, anche per anticipare le problematiche derivanti dalla crisi climatica e migliorare così l'adattamento e la resilienza del nostro sistema.

Per realizzare questi obiettivi nell'ambito del PNRR e all'interno dei tempi previsti dall'iniziativa *Next Generation EU* ci sono due linee di azione ulteriori: la prima riguarda l'impegno per la semplificazione delle procedure amministrative che presiedono le diverse fasi di definizione, progettazione e attuazione delle infrastrutture, nell'ottica di accelerare la realizzazione dei cantieri senza incidere su legalità, concorrenza e trasparenza; in secondo luogo, la costruzione di un sistema informativo integrato e trasparente riguardante tutte le fasi della realizzazione delle infrastrutture e il funzionamento dei sistemi a rete, al fine di anticipare le criticità, valutare lo stato dei progetti e favorire il coinvolgimento della società civile.

Per rendere immediatamente operativo tale approccio, ho varato un assetto organizzativo finalizzato al completamento del PNRR per quanto di competenza del Ministero, che verrà poi esteso progressivamente anche ad altre attività, basato su cinque linee di intervento: la definizione dei progetti perché siano perfettamente rispondenti ai criteri del *Next Generation EU*, compreso quello della realizzazione nei tempi previsti e il principio di non danneggiare significativamente l'ambiente; la realizzazione di un sistema informativo in grado di monitorare l'attuazione del piano, consentendo alle strutture un'azione immediata in caso di stallo; l'innova-

zione di carattere normativo; l'innovazione di carattere organizzativo interno al Ministero; la valutazione *ex ante* (e, in fase di realizzazione, anche *ex post*) dell'impatto economico, sociale e ambientale delle singole azioni previste nel piano.

Per molti mesi questo Paese ha discusso del PNRR concentrandosi su cosa fare invece di concentrarsi anche su come farlo. Nel dibattito pubblico complessivo questa differenza di punti di vista è stata sintetizzata nell'idea che il PNRR sia fatto di spese accompagnate da alcune riforme. In realtà, nel quadro complessivo originario del *Next Generation* EU si tratta di riforme accompagnate da investimenti. I due elementi sono inestricabilmente connessi e per questo mi auguro che la discussione che avremo anche oggi non sia unicamente centrata su questa o quella opera da inserire nel PNRR, anche perché – e questa è una novità importante che segnalo alle Commissioni riunite – noi stiamo predisponendo un quadro che, per le missioni del PNRR, affianchi alle risorse europee del *Next Generation* EU le risorse nazionali (che sono ingenti) e quelle degli altri fondi europei, per avere un quadro complessivo coerente di tutti gli interventi. Senza questa analisi integrata, il rischio, anche nel dibattito, è quello di non cogliere il senso sistemico degli interventi, avviando una discussione su questo o quel progetto senza avere un quadro complessivo.

Questa analisi che stiamo conducendo sarà finalizzata una volta terminato il Piano; tuttavia, come ho detto anche nelle precedenti audizioni che ho svolto finora di fronte al Parlamento, è vero che il 30 aprile è una data cruciale per la presentazione del Piano, ma la vera difficoltà inizia il 1° maggio. Vorrei infatti ricordare che, secondo le statistiche della Banca d'Italia, per le opere di importo superiore a 5 milioni di euro il tempo medio di esecuzione è di dieci anni; qui invece stiamo parlando di cinque anni per la messa in esercizio dei vari interventi. Si tratta quindi sostanzialmente di un dimezzamento dei tempi e pertanto c'è bisogno di un intervento forte sui processi amministrativi. Per questo motivo, prima di entrare nei contenuti del Piano, vorrei segnalare che il Ministero ha avviato una serie di iniziative parallele. Sulla stampa, qualcuno ha ironicamente affermato che sono troppo innamorato dei comitati, ma sono convinto che lavorare insieme su questi temi complessi è indispensabile. Per questo motivo, dicevo, abbiamo avviato in parallelo un gruppo di lavoro che, con il coinvolgimento di Corte dei conti, Consiglio di Stato e Autorità nazionale anticorruzione, faccia una valutazione dell'effetto dei recenti interventi di semplificazione e proponga eventuali innovazioni dedicate in particolare alla realizzazione del PNRR; poi verrà valutato se questo tipo di innovazioni potranno essere usate anche per altre opere non incluse nel Piano.

In parallelo, sta partendo il gruppo di lavoro con il Ministero per la transizione ecologica e il Ministero della cultura per compiere un analogo lavoro volto a velocizzare, per quanto possibile, le fasi di competenza dei nostri tre Ministeri.

Capite dunque che il riferimento a riforme più investimenti o a investimenti più riforme è il cuore del problema e noi, in coerenza con le in-

dicazioni europee, stiamo avendo un approccio che mette riforme e investimenti sullo stesso piano.

Vengo ora ai contenuti del lavoro che stiamo svolgendo.

Il Parlamento ha ricevuto dal ministro Franco le schede progettuali che erano state identificate dal precedente Governo, ma tali schede erano preesistenti alla sintesi che poi l'Esecutivo precedente ha fatto in occasione della preparazione della bozza di PNRR inviata al Parlamento e diffusa anche alla società nel suo complesso. Quella lista, dunque, contempla delle opere, delle iniziative che già il Governo precedente aveva scartato al momento di redigere il Piano trasmesso al Parlamento. Questa è una precisazione importante.

La seconda precisazione che vorrei fare è che al momento non è disponibile un nuovo elenco di progetti specifici perché questo Governo ha avviato, con i tempi estremamente ristretti legati alla scadenza del 30 aprile, il lavoro di revisione e integrazione di quelle schede e dei vari progetti che, come sapete, devono essere corredati di documentazione dettagliata non solo sul progetto stesso ma anche sugli impatti attesi in termini non di spesa, ma di risultati, di *output* o di *outcome* – per usare vocaboli inglesi – quindi in termini di benefici per i cittadini, per le imprese e per i territori. Ciò sostanzialmente impedisce, almeno per opere complesse come quelle di competenza di questo Ministero, l'idea di avere inserimenti dell'ultima ora non corredati da questo tipo di analisi. Per questo, il Ministero sta lavorando duramente, anche in connessione con gli altri Dicasteri, per assicurare che le integrazioni, le sostituzioni o le conferme siano comunque corredate di tutte le informazioni richieste dalla Commissione europea.

La strategia che ispira le proposte del Ministero per le infrastrutture e la mobilità sostenibili si fonda su sei pilastri: l'Agenda ONU 2030 per lo sviluppo sostenibile, sottoscritta anche dall'Italia nel 2015, gli indirizzi strategici dell'Unione europea a partire dal *green new deal*, le linee guida della Commissione europea per la definizione del PNRR (il citato principio del non avere effetti significativamente negativi sull'ambiente comporta, tra l'altro, l'esclusione di strade, aeroporti e interporti, ad eccezione di interventi di tipo digitale e di efficientamento energetico e ecologico), la pianificazione strategica nazionale (in particolare l'allegato al DEF e al Programma nazionale di riforma approvato dal Consiglio dei ministri il 6 luglio 2020, che è comunque in corso di aggiornamento e di integrazione), le programmazioni di settore e, infine, ma non meno importante, l'integrazione con le risorse nazionali a legislazione vigente (l'aggiornamento dei contratti di programma di Rete ferroviaria italiana RFI e ANAS 2020-2021, i nuovi contratti di programma 2022-2026, il Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021-2027 e la programmazione europea 2021-2027).

A questo punto appare evidente la necessità di avere questa visione integrata.

Nella bozza di PNRR in fase di revisione le risorse assegnate al Ministero ammontano a 48 miliardi di euro, di cui 32 aggiuntivi. In particolare, sono previste le seguenti assegnazioni e principali progettualità.

Nella missione 2 (Rivoluzione verde e transizione ecologica), che cifra per 13,2 miliardi di euro, ci sono quattro aree d'intervento: investimenti nella filiera dell'idrogeno, il trasporto pubblico locale sostenibile (che da solo cifra circa 7,5 miliardi), l'efficientamento degli edifici pubblici, la gestione sostenibile delle risorse idriche (queste ultime due insieme cifrano 5,2 miliardi di euro).

La missione 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile) è la parte più ampia dell'intero PNRR di nostra competenza, cifra 32 miliardi di euro e riguarda: opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese (26,7 miliardi); messa in sicurezza e monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti (1,6 miliardi); progetto integrato porti d'Italia (3,3 miliardi); digitalizzazione degli aeroporti e sistemi logistici (0,4 miliardi).

Per la missione 5 (Inclusione e coesione) è previsto un totale di 2,8 miliardi di euro, con un *focus* sulla rigenerazione urbana e l'*housing* sociale.

Non entro nei singoli progetti (anche se poi aggiungerò alcuni elementi di novità su cui stiamo lavorando), ma vorrei proporre una lettura trasversale delle diverse missioni articolata su quattro punti.

Innanzitutto, il Mezzogiorno costituisce una priorità per l'azione del Governo; quindi il PNRR prevede che il 47 per cento dei fondi sia destinato a progetti a favore di questa area. Se si considerano soltanto le risorse aggiuntive, la percentuale destinata al Mezzogiorno sale al 58 per cento. Questo intervento per il Sud prevede quattro aree progettuali principali: l'alta velocità ferroviaria; l'integrazione dello sviluppo dell'alta velocità con il servizio ferroviario in ambito locale attraverso un potenziamento delle ferrovie regionali; il rinnovo del parco treni, autobus e navi del trasporto pubblico locale, con una ripartizione pari al 50 per cento dedicata al Mezzogiorno; la portualità del Sud, cui ho già accennato, con una particolare attenzione alla connettività terrestre dei porti, elemento fondamentale per il raggiungimento di un'adeguata competitività del sistema portuale italiano, come il Presidente ha già citato. Per il progetto porti d'Italia sono previsti oltre 3,3 miliardi di euro, di cui 1,5 destinati ai porti del Sud.

La seconda area d'intervento riguarda le aree urbane che costituiscono una valenza prioritaria del PNRR. Pertanto, le principali direttrici di intervento sono cinque e riguarderanno, tra le altre, il trasporto pubblico locale, con una progressiva e accelerata sostituzione del parco autobus e dei treni metropolitani, e le nuove linee di trasporto rapido di massa sostenibile quali le tramvie, le filovie e così via. Gli interventi sulla mobilità pubblica saranno realizzati tenendo comunque conto della programmazione strategica per la mobilità sostenibile all'interno dei cosiddetti PUMS (piani urbani della mobilità sostenibile) al cui interno verranno anche finanziate le ciclovie urbane previste dal Biciplan. Inoltre, sono previsti consistenti investimenti tecnologici per i principali nodi urbani che consentono un aumento della capacità di servizio a parità di infrastruttura per l'ammodernamento delle stazioni ed il loro inserimento nel contesto urbano. Infine, le città vedranno finanziati progetti innovativi per la qua-

lità dell'abitare. Ricordo a tale proposito che il primo dei due bandi è scaduto nei giorni scorsi e relativamente ad esso abbiamo ricevuto moltissime proposte molto interessanti dai Comuni e dagli enti locali. La commissione che li sta analizzando ha già avviato i propri lavori e la seconda scadenza è prevista per il 15 aprile.

La terza area di lavoro, con cui concludo questa presentazione aggiungendo poi elementi di novità, riguarda la sostenibilità e la resilienza delle infrastrutture e dei sistemi a rete che sono centrali nella strategia del PNRR. Vi sarà quindi un investimento senza precedenti per modalità di trazione innovative nel trasporto passeggeri, basate sulla sperimentazione dell'uso di idrogeno per i treni in Puglia, in Sicilia, in Sardegna, in Calabria e nel corridoio del Brennero, e per il rinnovo del parco autobus del trasporto pubblico locale. Ci saranno poi investimenti per le ciclovie turistiche nella rete nazionale che attraversano più Regioni, per l'efficientamento energetico dell'edilizia residenziale pubblica, come avevo già detto, e delle cittadelle giudiziarie. Ci saranno investimenti per la gestione sostenibile delle risorse idriche per attuare il Piano nazionale invasi e per efficientare la rete di distribuzione idrica anche in un'ottica di riduzione delle perdite che, come sappiamo, in Italia sono particolarmente elevate. Investimenti sono poi volti al rinnovamento del parco rotabile con l'acquisto di nuovi treni, alla realizzazione del piano nazionale *cold ironing* per l'elettrificazione delle banchine, nonché al piano porti verdi per l'efficientamento energetico e la gestione dei rifiuti nei porti. Faccio presente che ho appena concluso l'incontro con i presidenti delle autorità portuali con i quali abbiamo definito una *road map* molto stringente per realizzare interventi anche in questa direzione.

Infine, sono previste la digitalizzazione delle infrastrutture attraverso il monitoraggio tecnologico di ponti e viadotti stradali della rete nazionale, la digitalizzazione del sistema di controllo dello spazio aereo a cura dell'ENAV, la logistica sostenibile attraverso la creazione di piattaforme di dialogo e di intelligenza artificiale, e così via.

Concludo segnalando alcune novità su cui stiamo lavorando con altri Ministeri. La prima riguarda le zone economiche speciali. Il Ministero per il Sud e la coesione territoriale ha definito, in collaborazione con noi, un significativo investimento per le zone economiche speciali che sono già interessate da una serie di interventi sull'ultimo miglio per i porti e per la connessione alle reti ad alta velocità.

Il secondo intervento ha a che fare con il potenziamento e l'ammmodernamento della flotta navale del nostro Paese, sia quella civile sia quella della Guardia costiera.

Il terzo intervento riguarda iniziative da intraprendere con il Ministero della transizione ecologica, riprendendo anche alcuni progetti che erano stati scartati dal precedente Governo ma che, nella visione di questo Esecutivo molto più orientata alla transizione ecologica, potrebbero essere recuperati.

Vi è infine la questione della digitalizzazione che potrebbe investire anche i processi di gestione delle procedure di appalto, in collaborazione

con l'Autorità nazionale anticorruzione, perché quella digitalizzazione aumenterebbe la trasparenza e la concorrenza, migliorerebbe la lotta alla corruzione e consentirebbe anche di velocizzare i processi.

Questi sono alcuni dei punti su cui stiamo lavorando. Ce ne sono ancora altri, ma comprenderete che il lavoro è in corso con grande rapidità ma anche con grande complessità; quindi, non siamo ancora in grado di offrire un nuovo quadro rinnovato e completo delle iniziative che questo Governo sta definendo come priorità.

Signor Presidente, sono naturalmente a vostra disposizione per eventuali domande.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi che intendono intervenire, pregandoli di mantenere i tempi previsti.

COLTORTI (*M5S*). Signor Ministro, sono avvantaggiato perché ho seguito la sua audizione alla Camera apprezzando i temi da lei posti all'attenzione del Parlamento e le priorità che ha indicato.

È estremamente interessante il fatto che molto di quanto lei ha detto sia nelle corde del MoVimento 5 Stelle. Faccio però presente che non abbiamo ancora ricevuto le schede relative alle opere da realizzare e poiché viviamo in un contesto già molto industrializzato in cui lo sviluppo si è manifestato spesso in maniera dissonante, specialmente con riferimento ai porti e agli aeroporti che in Italia sono stati realizzati ovunque senza seguire criteri di priorità (per giunta, alcune di queste infrastrutture sono di particolare complessità e la loro realizzazione, che presentava delle controindicazioni, ha creato problemi enormi), credo che tali priorità dovrebbero invece essere indicate. Attendo quindi le sue indicazioni, facendo comunque presente che ci sono porti che meritano investimenti maggiori rispetto ad altri: alcuni, infatti, essendo stati costruiti alle foci dei fiumi, necessitano ogni anno di spese ingenti per la loro sistemazione, venendo in tal modo meno la funzionalità. Bisognerebbe quindi procedere ad un'analisi costi-benefici e verificare se esistono soluzioni alternative.

Affronto ora un problema molto scottante, quello della laguna di Venezia. Sappiamo benissimo che la portualità all'interno della laguna crea enormi problematiche e, siccome Venezia è patrimonio dell'umanità, sarebbe necessario intervenire con soluzioni alternative rispetto a quelle sinora adottate che, se non facciamo nulla, verranno sicuramente implementate insistendo con l'utilizzare un'area veramente importante, che il mondo intero ci invidia, in modo non conforme a quello auspicato.

BOSSI Simone (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, signor Ministro, non le nascondo che sono molto preoccupato perché, se ho ben capito, ci ha detto che stiamo ripartendo quasi da zero. Da una parte le dico che, per quanto riguarda i progetti, è meglio scrivere su un foglio bianco nuovo piuttosto che continuare a pasticciarne uno già scritto; tra poco, però, ci troveremo a votare in Assemblea una proposta di risoluzione che comunque condiziona la vita di almeno tre generazioni di italiani.

Questa era la mia grande paura quando ero all'opposizione, si figuri oggi che sono in maggioranza. Mi spiego meglio. Non sapere cosa è contenuto nel Piano e, quindi, cosa andremo a realizzare mi fa rabbrivire. Parliamo infatti di progetti e il Ministero che lei guida ha la fortuna di poter discutere di progetti tangibili nella loro integrità. Ad esempio, durante le audizioni dei rappresentanti di Ferrovie dello Stato Italiane ci è stata segnalata una difficoltà: i progetti da poter realizzare nell'ambito delle infrastrutture ferroviarie in Italia hanno un valore di circa 60 miliardi, ma ad oggi il PNRR presentato dal Governo precedente prevede un investimento di 27 miliardi. A questo riguardo vorrei condividere con lei una riflessione chiedendole se non considera intelligente presentare un pacchetto completo di tutte le opere infrastrutturali che si possono realizzare per l'ammontare di 60 miliardi. Ripeto, le opere di pertinenza del suo Ministero sono tangibili, si vedono e, attraverso gli stati di avanzamento lavori, possono essere pagate anche dall'Europa; per altri Ministeri, invece, questo non è possibile perché si lavora su progetti che alle volte hanno poco di consistente e di tangibile.

Le chiedo quindi di chiarire questi aspetti e di farci pervenire nel più breve tempo possibile eventuali schede e progetti che avete intenzione di inserire nel PNRR e che andremo poi a valutare nella proposta di risoluzione, perché ripeto: approvare una risoluzione al buio per noi, o almeno per me, per la mia coscienza, è sempre molto difficile.

RICCIARDI (M5S). Signor Presidente, ringrazio il signor Ministro per la sua presenza.

L'infrastrutturazione stradale meridionale è rimasta sostanzialmente invariata dal 1990. Nel Mezzogiorno per ogni 1.000 chilometri quadrati di superficie si contano 18 chilometri di rete autostradale, a fronte della media di 20 chilometri per il Centro Italia e di 30 per il Nord. La stessa fotografia si registra per la rete ferroviaria nell'ambito della quale, a fronte di 17.000 chilometri totali, per il Sud sono disponibili solo 5.700 chilometri. Infine, l'alta velocità del Mezzogiorno conta oggi soltanto il 12 per cento delle linee totali.

Per quanto riguarda l'offerta aeroportuale, al Sud si registra un aeroporto ogni 300 chilometri, in un rapporto di 1 a 40 per il resto d'Italia.

Evidenzio che una componente importante della dotazione del PNRR non verrà utilizzata per nuovi investimenti ma per finanziare opere già in essere. Un esempio è offerto dalla tratta Napoli-Bari, già finanziata ricorrendo a un prestito presso la Banca europea degli investimenti. Durante le audizioni della settimana scorsa sul PNRR, il professor Cassese ha paragonato questa fattispecie al gioco delle tre carte.

Le chiedo pertanto, signor Ministro, se ritiene che questa sostituzione del creditore possa allentare la potenza di fuoco del *recovery fund*, soprattutto nelle aree più disagiate del Paese.

A pagina 101 del PNRR si legge testualmente: «Si può registrare che sulla rete ferroviaria il 50 per cento degli interventi è al Sud, anche grazie all'integrazione in termini di aggiuntività delle risorse del Fondo per lo

sviluppo e la coesione». Ritiene, signor Ministro, che questo passaggio possa ingenerare la falsa aspettativa che gli interventi nel Mezzogiorno vengono finanziati solo ed esclusivamente con risorse previste nel PNRR, atteso che le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione sono aggiuntive rispetto agli stanziamenti previsti dal *Next Generation EU*? Condivide pertanto l'opportunità di esplicitare in maniera puntuale le fonti di finanziamento degli interventi, quindi distinguendo tra le dotazioni menzionate nel PNRR?

Ancora, nelle prime bozze del PNRR il Governo si impegnava a garantire la massima velocizzazione della Salerno-Reggio Calabria, mentre nel testo finale questa prescrizione è stata cancellata e si fa riferimento ad interventi soltanto per i «primi lotti funzionali» di questa direttrice. Non ritiene che questa locuzione segni un passo indietro rispetto al compimento dei lavori? Non sarebbe più utile tornare alla precedente previsione?

La seconda componente della missione 3, «Intermodalità e logistica integrata», prevede un programma nazionale di investimenti per un sistema portuale competitivo; in particolare, si discorre sulla valorizzazione del ruolo dei porti del Sud Italia nei trasporti inframediterranei e per il turismo. Tuttavia, l'Unione europea da ben trent'anni invita l'Italia a valorizzare la portualità meridionale soprattutto sotto il profilo dei traffici intercontinentali. Pertanto, come già condiviso dalla ministra Carfagna, audita nei giorni scorsi proprio qui in Senato, le chiedo se ritiene opportuno modificare questo stralcio del PNRR (ripeto, la Ministra era d'accordo) con l'obiettivo di rafforzare la capacità della portualità mediterranea di intercettare traffici di merci intercontinentali.

In ultimo, si registrano numerosi ritardi inerenti alla programmazione e all'utilizzo della dotazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione. In particolare, in base all'ultimo bollettino del 31 ottobre 2020, recante il monitoraggio delle politiche di coesione del MEF, lo stato di avanzamento degli interventi di cui all'FSC è risultato fermo al 6,17 per cento del totale complessivo. Le chiedo pertanto se si è confrontato con il MEF e il Ministero per il Sud e la coesione territoriale per poter procedere con sollecitudine all'utilizzazione di questi fondi.

Ci sono, infine, progetti del Ministero finanziati unicamente con il Fondo per lo sviluppo e la coesione?

DAMIANI (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, signor Ministro, oltre ad avere letto le schede in distribuzione e, in linea più generale, gli interventi previsti, ho ascoltato attentamente anche la sua relazione. Lei ha accennato sia ai progetti di alta velocità che sono già in corso da tanti anni nel nostro Paese sia anche a tutta una serie di progetti per le portualità.

Dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ci si aspetta sempre molto già da tanti anni, quindi il suo è un compito sicuramente non facile.

Nel nostro Paese le infrastrutture sono fondamentali per il suo sviluppo e, soprattutto, per la ricongiunzione del suo territorio che, come tutti

sappiamo, è sempre diviso in termini infrastrutturali: c'è un'Italia agganciata al resto d'Europa e ce n'è un'altra, quella del Sud, che purtroppo, per tutta una serie di opere non ancora realizzate o comunque ancora in fase di progettazione o di esecuzione, registra un forte ritardo. Oggi è quindi interesse generale di tutti noi e dell'intero Paese ricongiungere il sistema infrastrutturale del Nord e del Sud.

Condivido quindi la sua impostazione e pertanto non mi soffermerò su alcun tipo di localismo, né avvanzerò alcuna richiesta specifica, in quanto le opere sono già individuate. Vorrei però che molte di queste opere già individuate, che magari provengono anche da percorsi passati, possano essere riesaminate insieme al Parlamento proprio per poter cogliere anche suggerimenti migliorativi.

Inoltre, al nostro Paese oggi non servono solo infrastrutture ma anche qualcosa che è collegato ad esse, serve cioè un'operazione forte sui processi burocratico-amministrativi che purtroppo rallentano molto la realizzazione delle opere. Vorrei citarle soltanto un esempio per tutti. In Italia per effettuare il semplice dragaggio di un porto occorrono come minimo quindici anni di attività amministrativa, si immagini poi quanto tempo serve per la realizzazione dell'intervento. Sono tempi assolutamente biblici sui quali in questa fase il Ministero deve necessariamente intervenire anche da un punto di vista autorizzativo.

Ma vorrei ora formulare la mia proposta. In questi giorni, in sede di audizione, il Ministro per il Sud e la coesione territoriale ha parlato di ZES, le zone economiche speciali, che per noi del Mezzogiorno d'Italia sono molto importanti. Dobbiamo quindi portare a compimento le ZES già finanziate ma, attenendomi alla sua preghiera di non avanzare richieste specifiche in merito a particolari opere infrastrutturali territoriali, le chiedo comunque un intervento volto a unire l'intero territorio italiano per consentire anche al Sud di partecipare ai traffici che si svolgono in tutto il bacino del Mediterraneo: le chiedo cioè di fare in modo che anche il basso Adriatico possa godere dell'esenzione dal pagamento dei diritti di autotrasporto. Si tratta di una problematica più volte affrontata dal Parlamento la cui risoluzione permetterebbe – come viene riportato anche nelle nostre schede – lo sviluppo del sistema portuale italiano del Nord con riguardo ai traffici oceanici e lo sviluppo del sistema portuale italiano del Sud con riguardo ai traffici intramediterranei, aumentandone così la competitività. Attualmente l'esenzione dal pagamento dei diritti di autotrasporto vige esclusivamente per il porto di Trieste, con una concentrazione che taglia completamente fuori il basso Adriatico. La mia proposta consentirebbe ai porti del basso Adriatico una maggiore competitività, intercettando così tutti i corridoi trasversali in cui insiste il traffico di merci. In questo modo i flussi di traffico che si sviluppano sul territorio italiano potrebbero evitare di procedere a zig-zag, riducendo quindi l'inquinamento e garantendo anche ai porti del basso Adriatico maggiore competitività e sviluppo. Le chiedo, quindi, di intervenire anche su questo aspetto che, come ho già detto, il Parlamento ha già affrontato.

VONO (*IV-PSI*). Signor Presidente, signor Ministro, intervengo relativamente alla questione delle energie rinnovabili perché ho notato che il PNRR prevede un cospicuo investimento sulle tecnologie dell'idrogeno e obiettivi a breve termine, da raggiungere cioè entro il 2026 o al massimo entro il 2030, perché queste tecnologie servirebbero a ridurre le forti emissioni di CO₂ derivanti dall'utilizzo di treni e autobus a carburante fossile. Ho notato però che questo obiettivo del Piano presenta una discrepanza con il dato relativo alla mancata elettrificazione della rete ferroviaria alla quale, sempre secondo il Piano, sarebbe possibile sopperire con l'acquisto di 21 locomotive e 350 autobus sui 6.000 necessari con tecnologia ad alimentazione esclusiva a idrogeno. Le chiedo quindi se è a conoscenza di case produttrici di locomotive o autoveicoli a idrogeno che possano avviare la commercializzazione entro il 2026, comprendendo in questo termine temporale anche l'omologazione per la loro diffusione in Italia. Le domando inoltre se ha verificato anche il rapporto costi-benefici relativo alla produzione di questo tipo di carburante e alla costruzione di una rete di distribuzione in tutto il territorio italiano per un numero così esiguo di veicoli, pensando anche a quale fonte energetica alternativa utilizzare qualora non dovesse essere sufficiente il rinnovabile.

Vorrei poi porle una domanda che esula dal localismo: penso infatti che quando si parla di infrastrutture si debba prescindere dalla loro realizzazione nel Nord o nel Sud dell'Italia perché non è questione di territorialità ma di governo del Paese. Il mio quesito riguarda quindi la proposta di potenziare il servizio traghetti nello Stretto di Messina che lei ha formulato alla commissione tecnica istituita dalla ministra De Micheli per il ponte sullo Stretto. Vorrei sapere se formulando tale proposta lei ha considerato anche le tonnellate di CO₂ che i traghetti producono (ma magari è una considerazione che faranno i tecnici), per non parlare poi del tempo che si impiega ad attraversare via nave quel tratto di mare. Ad ogni modo, se tale opera è nei suoi piani, le chiedo di riprendere tutta la documentazione esistente sul progetto definitivo del ponte sullo Stretto (chiarmente da rivedere) per il quale l'Italia ha speso e investito molto, non solo in risorse economiche ma anche in risorse umane, considerando i tanti esperti che vi si sono dedicati, senza contare i contenziosi che, in un ambito di logiche di competenza, potrebbero essere anche compensati. Le rivolgo questa richiesta per la grande importanza che l'infrastruttura riveste non solo per un collegamento stabile tra Sicilia e Calabria, ma anche per l'indotto socio-economico di tutta l'Italia. Prima si parlava di velocizzazione della tratta Salerno-Reggio Calabria, ma senza la realizzazione del ponte sullo Stretto e di tutte le opere di compensazione credo sia difficile parlare di vera alta velocità per l'intero Sud, cosa di cui abbiamo avuto conferma anche dalle audizioni dei commissari per la Salerno-Reggio Calabria e per la Palermo-Messina-Catania.

CANDIANI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, signor Ministro, innanzitutto mi consenta una considerazione e una raccomandazione, perché ancora una volta c'è la tentazione di dividere il Paese tra una parte che ha

bisogno e un'altra che non ha bisogno. Uno Stato è come un corpo (vogliamo vederlo così) che funziona quando le arterie sono pulite ma quando sono puliti anche i singoli capillari, quando cioè tutto funziona in armonia. Non si può vivere senza capillari, ma neanche con le arterie occluse.

Ho voluto fare questo paragone perché a mio avviso è molto importante una visione d'insieme – e su questo chiedo una sua opinione – non solamente nella dimensione del Paese ma anche nei servizi già sparsi sul territorio, mettendo innanzitutto in relazione, quando serve, gli aeroporti, il sistema di trasporto su gomma e il sistema dei trasporti su ferro, riesaminando quindi piani e progetti, altrimenti rischiamo ancora una volta di sovrapporre utilità che potrebbero invece essere messe in serie.

Io vengo dalla provincia di Varese che, confinando con la Svizzera, da sempre affronta questioni significative relative al passaggio delle merci dal trasporto su ferro a quello su gomma: in Svizzera sono già molto avanti e gran parte del trasporto merci è su ferro; noi invece ancora oggi ci affidiamo al trasporto su gomma, con tutto quello che ne deriva anche in termini di cattiva qualità dell'ambiente.

Riguardo ai corridoi le chiedo un'opinione e delle certezze. Il trasporto in alta velocità pone questioni importanti perché sviluppare l'alta velocità renderebbe inutili alcuni aeroporti e anche questo inciderebbe notevolmente sul livello qualitativo dell'ambiente.

Signor Presidente, chiederei suo tramite al Ministro di rendere disponibili i progetti presentati dagli enti locali cui ha accennato. Come infatti osservato dal senatore Coltorti, noi stiamo lavorando al buio perché non conosciamo i progetti che il Governo sta valutando, mentre vorremmo capire anche quali sono i criteri sui quali si sta avviando la valutazione da parte del Ministero; il nostro obiettivo, peraltro, è quello di indirizzare e quindi abbiamo anche bisogno di capire per non perdere tempo.

In ultimo, condividiamo l'idea dei comitati paralleli, signor Ministro, a patto però che siano funzionali.

Siamo in emergenza, dobbiamo dare risposte veloci, ma non perdiamo di vista il principio della trasparenza. Ieri mi trovavo ad un confronto con il professor Cassese e ancora una volta abbiamo condiviso una bella immagine che le lascio: negli Stati Uniti, quando il legislatore definì le modalità di comportamento del giudice rispetto al giudicato, stabilì che il giudizio avvenisse sempre in forma pubblica affinché chi giudicava fosse consapevole di avere sempre su di sé gli occhi del popolo di cui avrebbe subito a sua volta il giudizio nel momento in cui avrebbe giudicato.

Quindi, ripeto, vanno bene i comitati ma vogliamo anche trasparenza e desideriamo sapere cosa viene deciso al loro interno. Per questo le rinnovo la richiesta di visionare i progetti degli enti locali e di conoscere i criteri di valutazione che il Ministero sta applicando.

BONINO (*Misto-+Eu-Az*). Signor Ministro, riprendo un argomento già esposto da chi mi ha preceduto, congratulandomi contestualmente con lei per la riunione che ha già svolto con le autorità portuali.

Le pongo quindi una domanda che ho rivolto anche ad altri Ministri. Credo che le vie del mare, quindi il trasporto per mare e il potenziamento dei porti siano fondamentali per lo sviluppo economico del nostro Paese che ha bisogno di intercettare gli scambi commerciali che avvengono nel Mediterraneo ed è abbastanza spettacolare che tali scambi si fermino al Pireo o circumnavighino l'intero continente africano per giungere a Rotterdam. I porti sono una risorsa importantissima sia per il commercio nazionale sia per quello globale che passa per il Mediterraneo: basta guardare lo sviluppo del porto di Rotterdam (tanto per citarne uno) per capire di cosa sto parlando. Come già osservato dal collega Damiani, in Italia una semplice opera di dragaggio di un porto richiede quindici anni. Questo dimostra che la semplificazione normativa deve andare di pari passo all'effettuazione reale dell'opera. È chiaro che questa visione non prenderà corpo nei prossimi due anni, ma se mai cominciamo, mai riusciremo a realizzarla. Questo è il punto, che si tratti del porto di Genova o di quello di Trieste, l'unico peraltro che più o meno funziona.

Detto questo, penso che lo sviluppo delle vie del mare sia un volano anche dal punto di vista ecologico: infatti, tutto il trasporto merci, anche quello di materiali di lunga durata, avviene ancora in grande misura su gomma e non su rotaia e potenziare il sistema portuale sarebbe anche molto più sano dal punto di vista ecologico rispetto alla presenza di tanti piccoli aeroporti sparsi in tutta Italia, nessuno dei quali è autosufficiente.

Senza entrare nei dettagli, vorrei suggerirle questa impostazione complessiva che aiuterebbe il Mezzogiorno ad avere uno sviluppo completamente diverso.

DI GIROLAMO (M5S). Signor Presidente, signor Ministro, innanzitutto la ringrazio per il suo intervento introduttivo in cui ha mostrato la volontà di basare il Piano prioritariamente su riforme corollate da opere. A mio avviso, questa impostazione è molto importante perché di fatto dà un'impronta legislativa all'intera pianificazione dei lavori pubblici valida per il futuro e, quindi, per le prossime generazioni.

In particolare, mi riferisco a tutte quelle procedure amministrative richieste per il rilascio delle autorizzazioni per gli interventi di opere pubbliche, in quanto si rileva la forte necessità di dare tempi certi entro i quali ottenere risposte. Questo è a mio avviso un aspetto prioritario che si aggiunge alla necessità di ridurre il numero delle stazioni appaltanti, tutti elementi che sostanzialmente incancreniscono i lavori pubblici.

Inoltre le chiedo, signor Ministro, di fugare ogni dubbio riguardo al dibattito pubblico e politico che si sta scatenando sul Piano. Le chiedo cioè di specificare quali saranno gli investimenti previsti per strade e autostrade: infatti, in qualità di membro dell'8^a Commissione ho partecipato alle audizioni dei rappresentanti delle società di gestione autostradale che hanno espresso grandi perplessità in quanto tale dato non è menzionato in alcun passaggio del Piano. Gradirei quindi che la sua voce autorevole fugasse ogni dubbio e che il suo chiarimento su questo aspetto restasse agli atti.

Sottoscrivo poi le osservazioni di chi mi ha preceduto relative agli investimenti su infrastrutture portuali e gestione dei porti, con riferimento particolare a quelli del Sud. Riporto quindi la necessità di valorizzare i porti del Mezzogiorno e di incrementarne la capacità di intercettare i traffici merci intercontinentali. C'è bisogno di interventi specifici – come anche lei ha osservato – su intermodalità, interoperabilità e logistica integrata soprattutto di quei porti che ad oggi non sono ancora valorizzati, come quelli di Gioia Tauro, Taranto, Napoli e Augusta, al fine di potenziare il corridoio ionico-adriatico per lo sviluppo del traffico merci.

Ho seguito il suo intervento ieri sera durante la trasmissione «Porta a porta» e mi è piaciuto il suo riferimento ai decreti attuativi che continuano ad essere citati nelle norme ma che poi non vengono emanati. Vorrei ricordarle che siamo in attesa dei provvedimenti attuativi relativi alla realizzazione dell'Archivio informatico nazionale delle opere pubbliche previsto dal cosiddetto decreto Genova. Quindi, magari potrebbe cogliere l'occasione per inserirli nella sua agenda.

Le ricordo inoltre l'importanza di portare a compimento la digitalizzazione dell'Archivio nazionale delle strade, già previsto dall'articolo 226 del codice della strada.

Avviandomi alla conclusione, vorrei riportare l'attenzione del Ministro sullo schema di DPCM relativo alla individuazione degli interventi infrastrutturali strategici per l'Italia e sulla nomina dei relativi commissari, che abbiamo esaminato la scorsa settimana in 8^a Commissione. Faccio presente che ci sono già dei commissari che stanno lavorando sul territorio italiano e a tal proposito rimarco l'opportunità di dare continuità alle opere alle quali questi si stanno dedicando, dal momento che gli incarichi di alcuni di loro stanno per scadere. Si tratta di commissari nominati per la gestione di opere di interesse nazionale e quindi non prettamente localistiche. La scadenza della struttura commissariale impedisce di pianificare la gestione delle opere: pensiamo, ad esempio, alla stipula dei contratti che, nella previsione di una scadenza a breve termine, non può essere effettuata, determinando uno stop nella continuità e nell'operatività di certi interventi.

FERRO (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, signor Ministro, sarò telegrafico, la ringrazio e le auguro anche buon lavoro in questa sua nuova esperienza.

Credo che lei abbia posto in termini puntuali il tema della modalità di effettuazione del trasporto aereo. Non ritiene che il Piano nazionale per gli aeroporti, datato 2015, sia ampiamente superato dai fatti? Oggi non abbiamo più una compagnia di bandiera, il mondo è completamente cambiato e abbiamo ancora un Piano nazionale per gli aeroporti di fatto superato. Evitando interventi puntuali per ogni singola fattispecie, sarebbe importante capire se ciò che è contenuto nelle sue schede valutative rientri in un piano; bisogna cioè capire se manca una linea o un perimetro entro il quale muoversi in un mondo che è cambiato.

Capisco che questo non è il tema oggi in discussione, ma un altro problema molto grande è quello di Alitalia. Non ha senso realizzare interventi anche puntuali (che non elenco) in ogni singolo aeroporto se non abbiamo chiaro chi è che farà volare le persone. Gli aeroporti valgono se c'è una compagnia aerea; l'unità di misura della capacità aeroportuale è data da una compagnia aerea; l'aerostazione viene dopo, come le navi in un porto e i treni in una stazione.

CIOFFI (*M5S*). Signor Presidente, signor Ministro, farò solo alcuni riferimenti.

Il Ministro ha affermato che mediamente per realizzare un'opera che costa più di 5 milioni di euro occorrono dieci anni. È vero, tutti noi sappiamo come i tempi lunghi siano connessi sia alla fase di esecuzione che a quella di progettazione e quindi bisognerà intervenire su queste due fasi per cercare di raggiungere l'obiettivo. Qualcosa già può essere fatto prima della gara e allora forse bisognerà capire come organizzare meglio le conferenze di servizi per arrivare all'obiettivo. Faccio un esempio: le ex autorità di bacino si esprimono tramite il comitato istituzionale e non partecipano mai alle conferenze di servizi perché a queste intervengono sempre le componenti tecniche, e già questo è un piccolo problema. Allo stesso modo, nel caso di un'opera di sistemazione idraulica bisogna interpellare tre enti: il genio civile, che è il gestore, il demanio, che è il proprietario, e sempre l'autorità di bacino. Forse bisogna semplificare queste procedure per poter raggiungere l'obiettivo.

Ho già detto in una precedente occasione che ciò che bisogna fare immediatamente è dare i soldi alle stazioni appaltanti in modo da velocizzare i pagamenti alle imprese. Forse si potrebbe aumentare il livello delle penali sui ritardi. Ovviamente i progetti devono essere ben fatti e bisogna avere tempi certi nella fase di progettazione.

Inoltre, si potrebbe fornire alle amministrazioni un fondo rotativo per gli espropri: a volte infatti capita che i lavori non partono perché non sono state compiute le procedure espropriative e bisogna pagare al proprietario del bene un acconto dell'80 per cento dell'indennità di espropriazione prima dell'immissione nel possesso delle aree. Penso che misure di questo tipo possano essere adottate.

In generale, forse è bene ricordarci che noi dobbiamo realizzare le opere principalmente per servire le persone. Quindi, al netto dei problemi connessi al collegamento in alta velocità tra Salerno e Reggio Calabria, forse servirebbero meno alta velocità e più interventi nel trasporto pubblico locale, nei sistemi ferroviari che permettono alle persone di raggiungere i posti di lavoro; parlo delle città, delle ferrovie locali, delle metropolitane, del trasporto bus. Bisogna cercare di fare in modo che i grandi interventi servano a dare effettivamente più servizi ai cittadini.

Sull'intermodalità si possono fare molte cose. Ad esempio, si potrebbero collegare in alta velocità gli aeroporti di Napoli, Fiumicino e Firenze, realizzando una bretella che da Fiumicino sale verso Nord, accorciando così le distanze e servire meglio l'aeroporto internazionale.

**Presidenza del vice presidente della 14^a Commissione
BOSSI Simone**

(*Segue CIOFFI*). Qualcuno parla ancora di un collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, ma teniamo presente che per arrivare a Trapani da Messina con il treno ci vogliono sette ore. Quindi, forse prima di parlare di quel collegamento stabile sarà il caso che per raggiungere Trapani da Messina si possa impiegare un'ora e mezza, al massimo due, altrimenti collegare stabilmente la Calabria alla Sicilia non serve a niente. Allo stesso modo, non si può parlare di collegamento stabile se a Reggio Calabria non si arriva con l'alta velocità. Quindi, di collegamento stabile forse potremo parlare solo quando saranno state realizzate tutte queste altre opere e non prima, altrimenti sbagliamo obiettivo.

In ultimo, nell'elenco degli interventi infrastrutturali e del relativo commissariamento, di cui si parlava prima, c'è un tema che la riguarda, Ministro: si tratta del problema di incrementare il volume degli invasi procedendo ad uno sghiaimento delle dighe utile anche dal punto di vista energetico, cioè per l'accumulo di energia, utilizzando certi sistemi di pompaggio (c'è tutta una serie di cose che si possono fare). Forse questo è un tema su cui il ministro Giovannini può lavorare insieme al ministro Cingolani al fine di individuare una soluzione per realizzare in modo rapido progetti come questi.

FAGGI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, ringrazio il signor Ministro per il suo intervento.

Leggendo le schede che ci sono state distribuite per renderci maggiormente consapevoli di ciò che andremo a votare, hanno attirato la mia attenzione alcuni aspetti in merito ai quali vorrei dal Ministro alcuni chiarimenti.

Innanzitutto, mi lascia perplessa il passaggio relativo alle linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti. Infatti, dopo la tragedia dolorosa, drammatica e difficoltosa che abbiamo vissuto nell'agosto 2018, si è evidenziata una situazione di grandissima fragilità. Sicuramente il lavoro di mappatura di ponti, strade e autostrade deve essere fatto, anche per risalire alla proprietà e agli enti di gestione (ANAS, Regioni, enti comunali), ma dopo anni di completa assenza di manutenzione su queste infrastrutture, dove i livelli di sicurezza sono molto bassi, compiere semplicemente una valutazione e un monitoraggio mi sembra un'operazione un po' debole.

In secondo luogo, nonostante si vada verso un trasporto in grado di tutelare maggiormente l'ambiente – cosa che considero giusta e che condivido – facendo quindi leva sulla necessità di ridurre le emissioni invi-

tando anche ad utilizzare in misura maggiore i treni piuttosto che le autovetture, per quanto in futuro si possa implementare l'offerta di macchine elettriche, mi sembra che ci sia un grosso divario tra gli investimenti per le ferrovie e quelli per strade e autostrade. Non ne faccio una questione di differenza tra Regioni del Nord, del Centro o del Sud, che è secondaria, ricordo però che anche il ministro Franco disse in audizione che era necessario implementare questa modalità di trasporto aggiungendo che se le strade si faranno, le farà lo Stato. Sappiamo benissimo che il bilancio dedicato è già abbastanza in contrazione, con uno scostamento di quest'ultimo anno e mezzo che sfiora i 160 miliardi, a cui se ne aggiungeranno altri. Mi domando quindi cosa succederà alle strade: mi sembra infatti che a tale sistema infrastrutturale sia dedicato solo un capitolo relativo alla manutenzione del manto stradale, ma noi non abbiamo bisogno solo di manutenzione delle strade o di monitoraggio dei ponti, perché avremmo bisogno di qualcosa di più. Su questo chiedo al Ministro una rassicurazione, in quanto gli interventi di monitoraggio e manutenzione del manto autostradale, che peraltro spettano alle società concessionarie, non sono sufficienti.

Pertanto, nell'ambito del PNRR va considerato un approccio che favorisca un sistema ancora fondamentale e che deve essere implementato perché abbiamo sicuramente bisogno di infrastrutture autostradali collegate da Nord a Sud, mentre ora la rete non è omogenea.

In ultimo, condivido quanto è stato detto da altri colleghi in merito al fatto che in Italia occorrono dieci anni per progettare un'infrastruttura e se tutto va bene, in assenza di ricorsi al TAR per l'aggiudicazione dell'appalto e per la messa in opera, quando questa è terminata (sempre che ci si riesca) è già vecchia. Condivido pertanto la sua idea di istituire un comitato, perché sarà sicuramente formato da persone di grande levatura, ma dovrà secondo me verificare anche la possibilità di disporre di una normativa che ci consenta di realizzare in cinque anni quello che ci viene chiesto, in quanto stiamo accettando un indebitamento che poi dovremo ripagare e che graverà sulle spalle dei nostri figli. Sono quindi necessarie una normativa effettivamente snella e una procedura effettivamente efficace.

LOREFICE (M5S). Signor Presidente, signor Ministro, mi associo alle preoccupazioni manifestate da diversi colleghi in merito al fatto che noi parlamentari non saremo messi in condizione di valutare con attenzione i progetti perché, come affermato, in buona parte sono in fase di revisione. Mi permetto comunque di sollecitare il Ministero a metterli a nostra disposizione, anche se incompleti, chiedendo di fornire al Parlamento più informazioni possibili.

Per quanto riguarda i porti turistici in generale e quelli del Sud Italia in particolare, faccio presente che ieri abbiamo posto la questione anche al ministro Garavaglia, anche lui coinvolto in materia. Mi permetto di portare un piccolo esempio. L'isola di Pantelleria rappresenta il confine tra l'Italia e l'Europa e con la sua infrastruttura portuale, solamente abbozzata, ha un potenziale enorme. Chi conosce ciò che ruota attorno ai porti

turistici dal punto di vista del potenziale economico sa perfettamente di cosa parlo; cercherò comunque di dare un contributo aggiuntivo. Possiamo fare un parallelismo con il porto di Ibiza: chi è stato a Ibiza o comunque nelle Baleari sa che attorno al porto e all'infrastruttura portuale esiste un mercato enorme. Il porto di Pantelleria ha un potenziale enorme, ma se non si investe in certe strutture non potremo mai sfruttarle a pieno.

Lo stesso si può dire per Lampedusa che fa parte sempre di quelle isole minori che rappresentano il confine dell'Europa e che, solo per il fatto che sono costrette a sopportare i grandi impatti legati ai flussi migratori, andrebbero premiate dando loro la possibilità di investire sul turismo anche attraverso la realizzazione di infrastrutture. Lampedusa è la porta dell'Europa per le migrazioni mentre non lo è per altri aspetti.

Mi permetto pertanto di sottolineare che le isole minori italiane, in particolar modo Pantelleria e Lampedusa, andrebbero attenzionate.

In materia di infrastrutture ferroviarie, ricordo che abbiamo avuto un'interlocuzione con RFI dalla quale è emerso che alcune zone sono il Sud del Sud. Per esempio, la settimana scorsa Rai1 ha trasmesso un servizio puntuale sulla Sicilia, la mia isola, nel quale si dimostrava che per arrivare a Gela, il sesto Comune della Sicilia per numero di abitanti, partendo dalla stazione ferroviaria di Catania occorrono cinque ore e mezzo; tutto questo tempo per percorrere 88 chilometri in linea d'aria, 100 chilometri come tratta stradale. Sul potenziamento di quelle linee non mi risulta però che siano state appostate risorse.

Parlando poi di intermodalità, faccio presente che l'aeroporto di Comiso è totalmente isolato perché non dispone di un collegamento ferroviario.

Vado avanti. Con riferimento all'insabbiamento dei porti e dell'interimento degli invasi delle dighe ci sono molti problemi di natura burocratica e amministrativa da risolvere, ma c'è anche il problema delle tecnologie da usare. Mi permetto di informare il signor Ministro e anche i colleghi che esistono tecnologie di ecodragaggio (anche di brevetto italiano) che migliorerebbero e accelererebbero tutti i processi e risolverebbero i problemi legati a questo tipo di interventi. Fincantieri, ad esempio, ha recentemente realizzato delle nuove unità navali di ecodragaggio il cui utilizzo nelle aree portuali, e quindi marittime, potrebbe essere fortemente stimolato dalle tecnologie e dai brevetti italiani; la stessa tecnologia si può utilizzare anche all'interno di bacini artificiali come le dighe, perché i principi di funzionamento sono gli stessi.

Signor Ministro, molti temi sono stati già trattati e quindi non mi dilungo per non sottrarre tempo alle sue risposte. Mi auguro però che lei ci possa fornire a breve degli aggiornamenti, anche con schede o documenti pesabili e valutabili, perché presto dovremo esprimere le nostre valutazioni e dare il nostro contributo attraverso le risoluzioni che l'Assemblea approverà.

MODENA (FIBP-UDC). Signor Presidente, signor Ministro, tenendo naturalmente conto della sua premessa, le vorrei porre una domanda in

merito alle autolinee a carattere ecologico BRT, *bus rapid transit*. È una questione che voglio sottoporre alla sua attenzione soprattutto in riferimento all'area del Centro Italia che ha una conformazione abbastanza particolare. Nelle schede che abbiamo finora visionato risultava per lo più il potenziamento della tratta Orte-Falconara Marittima e la ferrovia centrale umbra, la FCU. La partita che attiene ai bus ecologici – mi permetta di definirlo in questo modo poco preciso – aveva riscosso molte attenzioni da parte dell'intera comunità locale. Non so se da questo punto di vista ci siano già delle valutazioni avanzate. Non abbiamo un quadro specifico e quindi vorrei sapere quali sono gli orientamenti e le tempistiche del Governo in merito a questi aspetti che riguardano più che altro il Centro Italia.

CASOLATI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Ministro, lei ha giustamente sottolineato che in Italia il tempo medio di realizzazione delle grandi opere è decisamente superiore alla media europea e sicuramente non in linea con le tempistiche che l'Europa concede agli Stati membri per l'impiego dei fondi stanziati nell'ambito del *Next Generation* EU. Il cantiere TAV di Chiomonte ne è un fulgido esempio. Per garantire la sicurezza di questo cantiere e risolvere i danni cagionati dai facinorosi, che con continui attacchi bloccavano i lavori e di conseguenza allungavano i tempi di realizzazione dell'opera, a luglio 2019 si è dovuto impiegare una somma pari a 146 milioni di euro, a fronte dei 143 milioni di euro spesi all'epoca per la realizzazione di sette chilometri di galleria. Pertanto, finora i costi per la sicurezza sono superiori a quelli per la realizzazione dell'opera.

Vorrei altresì sapere qualcosa in merito al potenziamento del porto di Genova... (*Il collegamento in videoconferenza si interrompe*).

PRESIDENTE. Senatrice, mi scusi se la interrompo ma la domanda non si è proprio sentita, perché penso sia in treno e l'audio si interrompe continuamente. Se ha problemi, ci ricollegiamo magari dopo.

CASOLATI (*L-SP-PSd'Az*). Va bene, a più tardi.

MALLEGNI (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, signor Ministro, intanto la ringrazio per la sua esposizione.

Non è certamente lei la persona più adatta a cui rivolgere la prima domanda che vorrei formulare e quindi approfitto della presenza del Presidente della Commissione cui appartengo per ricordare che la settimana prossima dovremo esprimere un parere sul PNRR ma lei, Ministro, poco fa, correttamente – perché questo ci aspettiamo da questa maggioranza – ci ha detto che il Piano sarà sostanzialmente modificato. Mi chiedo pertanto su cosa potremo esprimere il nostro parere; non vorremmo farlo su qualcosa che dopo pochi giorni non sarà più l'oggetto della discussione.

Mi permetto comunque di segnalarle alcuni temi di carattere generale. Attualmente in Italia subiamo un *gap* infrastrutturale significativo che mette in forte difficoltà tutto il sistema produttivo e anche quella

che io definisco l'industria nazionale del turismo. Abbiamo delle grosse difficoltà di interconnessione tra aeroporto, ferrovia e sistema viario ordinario e registriamo un *deficit* profondo in tutto il sistema dei porti turistici. Siamo la Nazione proiettata nel Mediterraneo ma ci facciamo superare da Stati che affacciano sul mare soltanto per un piccolo pezzo di territorio: mi viene in mente, ad esempio, il confronto tra la capacità del solo golfo del Leone rispetto a quella del nostro Paese che noi oggi immeritabilmente rappresentiamo; penso anche a tutta la costa spagnola, che in certi tratti è organizzata anche peggio di noi ma che dal punto di vista dei porti turistici attrae significativi investimenti e traffici economici.

Pongo inoltre la questione dei piccoli aeroporti. L'8^a Commissione, della quale faccio parte, ha iniziato un percorso conoscitivo sui piccoli aeroporti con vocazione specificamente turistica che potrebbero alimentare flussi turistici importanti. Su questi riteniamo che dovremmo investire moltissimo. Faccio presente che più del 13 per cento del prodotto interno lordo italiano è legato al turismo e se si considera anche l'indotto si arriva probabilmente a oltre il 20-23 per cento. Questo PNRR è latitante da questo punto di vista perché il settore turistico è lasciato a se stesso o quantomeno è poco considerato. Questo Governo è nato con l'auspicio di valorizzare il turismo creando addirittura un Ministero *ad hoc*. Tuttavia, Ministro, lei che è uomo di esperienza comprende che questo settore non si limita alle funzioni assegnate a quel Ministero perché a nostro avviso necessita di un coordinamento tra tutti i Dicasteri e, in particolare, con quello da lei guidato in quanto le infrastrutture sono fondamentali per rendere fruibile e visitabile il nostro Paese.

Questi sono i punti principali, le linee guida che noi di Forza Italia abbiamo segnalato al Governo attraverso i nostri rappresentanti e che vorremmo siano adeguatamente considerate.

Concludo il mio intervento rinnovandole l'invito a fornirci cortesemente qualche elemento aggiuntivo sulle modifiche al PNRR perché diversamente sarebbe inutile investire le prossime settimane in una discussione su un progetto che poi non sarà quello che approderà definitivamente sui banchi del Governo o su quelli del Parlamento.

CAMPARI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Ministro, la ringrazio per la sua esposizione.

Ho poche considerazioni da fare.

Innanzitutto, mi unisco anch'io alla richiesta già formulata da chi mi ha preceduto affinché ci vengano consegnate nuove schede del PNRR nel più breve tempo possibile; dovendo infatti esprimerci tra pochi giorni sulla proposta di Piano, diventa veramente complicato riuscire a formulare un parere completo e funzionale in assenza di dati giusti, precisi, puntuali ed effettivi.

Capisco la necessità di modificare il PNRR, e di farlo anche pesantemente dal momento che, come anch'io ritengo, quello che attualmente è oggetto del nostro esame presenta alcune criticità.

Purtroppo siamo arrivati molto lunghi con i tempi; non è sicuramente sua la colpa, ma purtroppo a lei tocca cercare di porre rimedio a questa situazione.

Vorrei però svolgere alcune considerazioni in merito alla versione del PNRR che abbiamo esaminato fino a questo momento.

Innanzitutto, rimango un po' sorpreso dal sostanziale abbandono delle infrastrutture stradali, in particolare delle autostrade. Si giustificano gli investimenti sulle ferrovie con il principio che queste reti possono essere considerate opere *green* al 100 per cento, ma non condivido l'idea che le autostrade non possano essere considerate nello stesso modo. Secondo qualcuno il potenziamento della rete autostradale aumenta il traffico ma in realtà spesso lo riduce: ad esempio, per andare da Modena a Bologna e proseguire poi per Verona si può utilizzare direttamente la prosecuzione del secondo e del terzo lotto dell'autostrada Tirreno-Brennero, già in costruzione, guadagnando così 60-70 chilometri di percorso; è innegabile che questo comporti un risparmio a livello di inquinamento; poi altra cosa è valutare la cantierabilità e la realizzabilità dell'opera entro il 2026. Il mio è solo un esempio per far capire che la motivazione adottata per i mancati investimenti sulla rete autostradale non può essere necessariamente quella dell'inquinamento. Per questa ragione esorto a pensare che questo tipo di opere possa entrare nel nuovo PNRR.

Inoltre, così come per il traffico su rotaia si punta su un ammodernamento dei mezzi, allo stesso modo è innegabile la necessità di ammodernare anche il parco veicoli circolanti al fine di ridurre l'inquinamento dovuto ai mezzi privati. Si tratta di un argomento che investe maggiormente le competenze del Ministero della transizione ecologica ma tocca anche quelle dell'8^a Commissione e, quindi, mi sarebbe piaciuto che il PNRR contemplatesse anche la rottamazione di tutti i veicoli classificati come Euro 0, Euro 1, Euro 2, Euro 3 e Euro 4 in modo da dare nuovo respiro al parco veicoli circolante che, con una età media di circa tredici anni e mezzo, è il più vetusto tra quelli dei Paesi dell'Unione europea. A mio avviso, quindi, per svecchiare il parco auto sarebbe opportuno puntare non solo sull'elettrico, ma anche sui veicoli a classificazione Euro 6 che hanno emissioni inquinanti assolutamente scarse se non quasi nulle.

Concludo con due ultime riflessioni. In primo luogo, mi sembra che il Piano che abbiamo esaminato finora abbia un po' abbandonato il Nord e mi auguro che questa scelta possa essere corretta nel nuovo PNRR.

Inoltre, mi permetto anche di far presente che ci sono alcune opere strategiche che possono essere progettate ma che mancano di un finanziamento e per le quali il PNRR potrebbe essere proprio la carta vincente. Penso, ad esempio, alla tratta ferroviaria Pontremolese che potrebbe consentire un fortissimo sviluppo del porto di La Spezia (visto che abbiamo parlato di porti); questa opera ferroviaria necessita di un finanziamento di circa 2,5 miliardi di euro perché prevede anche la costruzione di una galleria che rappresenta il tratto più oneroso. Ritengo, quindi, che non ci sia occasione migliore di questa data dal PNRR.

L'ABBATE (*M5S*). Signor Presidente, ringrazio il Ministro, di cui ho voluto seguire l'audizione, anche se non sono membro delle Commissioni 5^a e 14^a, proprio per le sue competenze sulla sostenibilità.

Mi corre l'obbligo di porre una breve domanda. Le problematiche connesse al Covid-19 ci hanno portato a vivere chiusi nelle nostre città e questo ha creato delle problematiche relazionali e di vivibilità. Per questo motivo considero molto importante uno degli obiettivi previsti nell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile che ci parla anche di città sostenibili.

Finora abbiamo sempre parlato di grandi opere. Io invece vorrei che il Governo dedicasse un pó di attenzione alle infrastrutture che io definirei dal volto umano, infrastrutture forse minori, non proprio grandi, ma essenziali per creare una città sostenibile che non sia solo quella ipotizzata nel concetto di *smart city*, perché la sostenibilità comprende anche una serie di altre situazioni. Chiaramente, un progetto di questo tipo richiede la collaborazione degli altri due Ministeri e solo questa sinergia potrà permettere la sua realizzazione.

ARRIGONI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, innanzitutto auguro buon lavoro al signor Ministro.

Vorrei intervenire, Ministro, sul tema della mobilità sostenibile che caratterizza la nuova denominazione del Ministero da lei guidato; pertanto, le porrò delle domande che forse saranno maggiormente di competenza del ministro Cingolani con il quale però lei dovrà comunque lavorare all'interno del Comitato interministeriale per la transizione ecologica.

Sulla scia dell'intervento del collega Campari affronto il tema della mobilità elettrica su cui negli ultimi anni si è molto investito in termini di colonnine di ricarica, ma anche di *bonus* per l'acquisto di auto elettriche. Queste auto però rappresentano ancora un bene di lusso in quanto, tra contributi statali di 10.000 euro e contributi regionali, si arriva sostanzialmente ad erogare una cifra che oscilla tra i 14.000 e i 16.000 euro. Le chiedo se non si corra il rischio che con questo tipo di misure aumenti la disuguaglianza sociale: parliamo infatti di risorse pubbliche che oggi probabilmente vengono dirottate su priorità maggiori, pur sempre a vantaggio di questo tipo di mobilità, ma magari a beneficio di persone benestanti che spendono anche 18.000 euro per acquistare una Tesla, per esempio. Le chiedo quindi se, come già anticipato dal collega Campari, è disponibile a prevedere misure di incentivazione anche per l'acquisto di auto che hanno livelli emissivi di CO₂ superiori a 60 grammi al chilometro, incentivando quindi anche l'acquisto di macchine *diesel* Euro 6 di ultima generazione.

Inoltre, vorrei sapere come valuta l'idea di realizzare un progetto triennale di riqualificazione in senso ambientale del parco auto circolante più vetusto (mi riferisco in particolare alle macchine Euro 6 e Euro 5 benzina o *diesel*), tenuto conto che milioni di italiani oggi non hanno più soldi in tasca per poter acquistare un'auto nuova. Penso quindi a un programma triennale di erogazione di un contributo tra gli 800 e i 1.000 euro,

comunque significativo, per riconvertire le auto vecchie (Euro 4, Euro 5) sostituendo i motori con impianti a gas propano liquido (GPL), a metano o a biometano. In questo modo, con ridotti investimenti sarebbe possibile conseguire vantaggi ambientali ma anche industriali, atteso che la filiera italiana del GPL e del gas metano è molto ben strutturata.

Inoltre, le chiedo se non ritiene che sia giunta l'ora di valutare l'impronta ecologica non limitata esclusivamente al prodotto, all'auto, ma estesa all'intero processo. È chiaro che, se le emissioni inquinanti o climalteranti vengono misurate al livello del tubo di scarico del veicolo elettrico, non si rileva nulla; bisognerebbe invece cominciare a ragionare in termini di valutazione di processi sostenibili, certificati sotto il profilo del principio del *life cycle assessment*, cioè la valutazione del ciclo di vita, valutando le emissioni inquinanti e climalteranti per la produzione, la demolizione e anche l'alimentazione dell'auto. Infatti, rimanendo al tema dell'elettrico, oggi non abbiamo un'energia elettrica prodotta al 100 per cento con fonti rinnovabili.

Infine, assicurando il principio della neutralità tecnologica, vorrei sapere se in termini di combustibili per la mobilità leggera e anche pesante lei ritiene opportuno per il trasporto pesante sostenere non solo l'elettrico e l'idrogeno ma anche il GPL, il bioGPL, il metano, il biometano, i biocarburanti e i carburanti sintetici per i quali l'industria della raffinazione sta facendo investimenti per la riconversione.

Sempre con riferimento ai carburanti *low carbon*, vorrei sapere se intende agire in Europa – come stanno già facendo altri suoi colleghi – per promuovere i carburanti sostenibili per l'aviazione, i cosiddetti SAF, visto che quel settore è responsabile dell'emissione del 2 per cento di CO₂ a livello planetario.

Inoltre, la missione 3 del PNRR contiene un progetto volto a trasformare i porti in *green port*, prevedendo l'elettrificazione delle banchine attraverso il meccanismo del *cold ironing*. Le chiedo quanti porti è previsto che vengano elettrificati e se il sistema energetico italiano è già adeguato o se bisogna incrementare la capacità di installazione. Parliamo di elettrificare le banchine dei porti ma dall'altra parte anche gli armatori devono attrezzare le proprie navi con motori elettrici. Le chiedo quindi se state pensando all'istituzione di un fondo per erogare risorse agli armatori attraverso un *tax credit* o un meccanismo di imposte.

Infine, in tema di bus turistici, in Italia ci sono 6.000 imprese con un fatturato di 2,5 miliardi che lo scorso anno, a causa della pandemia, si è ridotto dell'80 per cento. Poiché il comparto può contribuire alla decarbonizzazione, le chiedo se è sua intenzione introdurre nel PNRR delle misure di incentivazione fiscale per il rinnovo, ancorché parziale, del parco dei bus turistici.

PESCO (M5S). Signor Ministro, la ringrazio per la relazione e le rivolgo i miei auguri di buon lavoro per il futuro.

La discussione sulle opere pubbliche è sempre molto interessante e partecipata da tutte le forze politiche. Rinnovo la richiesta, avanzata da

tutti, di avere al più presto le indicazioni sulla lista dei progetti dal momento che fra pochi giorni dovremo esprimerci in Aula e abbiamo bisogno di sapere cosa ci sarà di concreto nel Piano. Non dico che non ci abbia indicato in modo esaustivo le linee guida e i principi cardine a cui vi ispirate, però è necessario anche avere maggiori dettagli.

Ad esempio, penso sia per tutti molto importante conoscere i progetti relativi al trasporto pubblico locale. Sappiamo che in base al Piano nazionale di ripresa e resilienza erano previsti per il settore due miliardi a legislazione vigente e altri due miliardi aggiuntivi; le linee guida riportavano anche un elenco di opere che però, in base a quanto ci ha riferito, sarà rivisto e probabilmente alcune di esse non verranno più realizzate. Dalle schede che abbiamo letto sembrava che una parte dei due miliardi aggiuntivi (1,7) fosse già impegnata per alcune opere e che solo 300 milioni fossero destinati a quelle nuove. Le chiedo quindi se si può fare di più per assegnare maggiori risorse aggiuntive al trasporto pubblico locale, soprattutto al fine di rinnovare le attrezzature. Considerando, infatti, che al Sud le opere infrastrutturali sono decisamente poche mentre al Nord si muore di inquinamento, c'è veramente bisogno di realizzare opere importanti nel trasporto pubblico locale. Si è ancora in tempo, quindi, per aggiungere risorse su quella voce di spesa?

Siamo poi in grado di dire qualcosa sui sussidi ambientalmente dannosi? Sono dispositivi che dovremo sicuramente superare, ma qual è il modo per farlo? Come già anticipato da molti, si potrebbero stabilire incentivi per la riconversione. Secondo lei, in questo Piano è possibile inserire qualcosa in proposito?

Per quanto poi riguarda il principio di non causare danni significativi all'ambiente, ritengo che il suo Ministero sia quello più interessato alle opere la cui realizzazione rispetti tale principio che, tra l'altro, è menzionato proprio nel regolamento europeo istitutivo del dispositivo per la ripresa e la resilienza. Le chiedo quindi se state verificando attentamente il rispetto del citato principio da parte di ogni singolo progetto compreso nell'elenco già citato; diversamente, sarete costretti a rivederlo ancora, magari allungando ulteriormente i tempi.

In merito poi alle filiere – so che la competenza sul settore è a cavallo tra il suo Ministero e quello della transizione ecologica – visto che è previsto un sostegno alla filiera dei mezzi di trasporto pubblico (abbiamo letto degli autobus elettrici), perché non sostenere anche la filiera dell'*automotive*, quella cioè più vicina alle auto private?

Inoltre – so che l'argomento può suscitare un po' di ilarità ma all'estero ci sono già esperienze nel settore – le chiedo se si è pensato di intervenire anche sul volo elettrico. Diversi aerei già volano con questa modalità e il comparto aeronautico italiano è fiorente. Mi chiedo quindi se non sarebbe opportuno inserire qualche riferimento in materia, quanto meno per sostenere parte della ricerca e dello sviluppo delle tecnologie del settore.

D'ARIENZO (PD). Signor Presidente, ringrazio il Ministro per la sua esposizione che, per quanto mi riguarda, è apparsa molto convincente.

Rispetto a quanto ci è stato riferito, non formulerò delle richieste specifiche, ma mi permetto di restare più o meno nel filone del suo intervento focalizzando quindi i criteri necessari per definire i progetti prioritari, cioè quegli interventi che siano corrispondenti al *Next Generation* EU e quindi da inserire nel Piano nazionale di ripresa e resilienza.

Per brevità, signor Ministro, punterei in particolare su due temi tra i tanti che ha citato.

Con riguardo al trasporto ferroviario regionale e locale, auspico la possibilità di inserire progetti che presentino una fattibilità, ad esempio quelli relativi alle linee storiche che saranno liberate dall'alta velocità. Lei ha fatto riferimento al trasporto rapido di massa: ebbene, molte di quelle linee potrebbero essere trasformate in metropolitane di superficie. Penso altresì all'ammodernamento della rete dei mezzi, cui ha fatto riferimento, oppure all'opportunità di inserire nel Piano nazionale di ripresa e resilienza programmi d'investimento sui nodi ferroviari che sono in grado di garantire uno scambio tra la ferrovia e il trasporto pubblico locale.

Aderisco convintamente alla previsione che punta sulla qualità dell'abitare, con la speranza che siano privilegiati i progetti di riduzione del disagio abitativo, di rigenerazione degli ambiti urbani, soprattutto di quelli particolarmente degradati, e di miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza degli impianti e dei luoghi, nonché di efficientamento energetico del patrimonio immobiliare.

Da parte nostra, spero che il parere che dovremo esprimere contenga una serie di criteri prioritari per indirizzare e orientare l'attività del suo Ministero (con riferimento alle infrastrutture) in modo che i progetti che verranno scelti siano non solo davvero corrispondenti al *Next Generation* EU ma siano anche pregnanti, efficaci e realizzabili.

PRESIDENTE. Signor Ministro, prima di darle la parola per le risposte, vorrei rivolgerle una domanda a nome della senatrice Casolati che non riesce a ristabilire il collegamento audio-video. La senatrice vorrebbe sapere se ritiene strategico potenziare il porto di Genova con l'alta velocità in modo da renderlo competitivo con quello di Rotterdam. Peraltro, incentivando l'alta velocità Nord-Sud, anche il porto di Napoli potrebbe beneficiarne in termini di scalo merci.

Prego, Ministro, le do la parola per la replica.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Il dibattito è stato straordinariamente ricco e utile e non soltanto per la discussione sul PNRR perché, come ho detto nella mia introduzione, vanno considerati anche i fondi nazionali e gli altri fondi europei. Quindi, al di là del fatto che alcuni interventi suggeriti o alcune indicazioni ricevute non siano, per costruzione e regole del PNRR, inseribili nel Piano stesso, molte delle osservazioni fatte possono essere (e verranno) prese

in considerazione nel momento in cui si faranno interventi finanziari a valere su altri fondi e in particolare sugli altri fondi europei.

All'inizio del mio intervento ho fatto una considerazione che mi sembra condivisa da tutti: la fame di infrastrutture in Italia è davvero molto ampia e pensare che l'investimento che consente il PNRR, ancorché straordinariamente elevato, risolva tutti i problemi non è un messaggio corretto perché, come ho detto un attimo fa, ci sono molti altri fondi. Dunque, il PNRR non è in grado da solo di soddisfare la fame di infrastrutture e di innovazione dovuta al fatto che per molti anni l'Italia non ha investito come avrebbe dovuto. Questa è una prima considerazione di carattere generale.

Ma c'è una seconda considerazione di carattere generale che vorrei fare e mi dispiace se nel mio intervento ho ingenerato un equivoco. Noi non stiamo ripartendo daccapo: per ciò che riguarda il nostro Ministero, le correzioni e gli aggiustamenti che stiamo operando non intaccano la gran parte degli interventi già inseriti nel documento che il precedente Governo aveva predisposto. Dunque, i pareri che verranno resi dal Parlamento su quel documento non saranno totalmente spiazzati dal lavoro che stiamo compiendo. Questo è un chiarimento che credo sia opportuno. Difatti, con l'audizione del ministro dell'economia e delle finanze, Daniele Franco, credo fosse stato concordato un processo che considera proprio i pareri del Parlamento, a partire dalla precedente versione, come un *input* assolutamente indispensabile per i necessari aggiustamenti.

Provo ora a seguire le indicazioni contenute nei vari interventi evitando di duplicare le risposte.

Il senatore Coltorti è intervenuto in particolare sulla questione dei porti, a proposito della quale ho già riferito in merito agli incontri avuti questa mattina. Il senatore faceva riferimento alla laguna di Venezia, un tema certamente molto rilevante. Questo Ministero, insieme agli altri, aveva già lavorato in vista non solo di un alleggerimento della situazione attuale, ma anche di una prospettiva futura e questo lavoro è ripartito con il nuovo Governo.

Il senatore Simone Bossi è intervenuto in particolare sul segmento delle ferrovie che, per l'appunto, cifra complessivamente 27 miliardi di euro, dei quali quasi 22 sono a valere sul PNRR e circa 5 sono invece a valere sull'FSC per il Mezzogiorno. Questo spiega anche la differenza di cui parlavo prima per cui, andando a guardare le nuove risorse, la quota per il Mezzogiorno sale ulteriormente. Certamente, sono d'accordo con lui e ho detto che stiamo lavorando esattamente su questa tematica: è importante offrire una visione integrata delle opere e degli interventi a valere sui diversi fondi e nelle ultime tre settimane ci siamo concentrati molto su questo aspetto.

Ricordo al Parlamento che ad aprile ci sarà un momento importante rappresentato dalla discussione sul Documento di economia e finanza che è corredato dall'allegato infrastrutture, un allegato che l'anno scorso era particolarmente voluminoso – oltre 400 pagine – e forniva proprio questa visione integrata. Siamo in fase di aggiornamento e quello sarà un mo-

mento in cui sarà forse più facile vedere anche l'integrazione delle diverse iniziative.

La senatrice Ricciardi ha detto che parte della dotazione del PNRR verrà utilizzata per opere già in essere e già finanziate. Sì, questo è vero, ma in misura molto minore rispetto a quello che hanno fatto altri Paesi che, sostanzialmente, hanno scelto di ridurre al massimo l'impatto sul debito complessivo rispetto al prodotto interno lordo, ad esempio recependo del *Next Generation* EU soltanto la parte dei contributi a fondo perduto e non le componenti che invece incidono sul debito. Questa è una scelta complessiva del Governo precedente sulla quale quello attuale sta lavorando. Ricordo sempre che il nostro è un Paese con un altissimo rapporto debito-PIL, cresciuto anche per i numerosi interventi in risposta alla crisi pandemica. È dunque comprensibile il travaso – diciamo così – di alcune risorse dal PNRR per non far crescere ulteriormente il debito.

Segnalo però un'innovazione importante che tra l'altro è stata introdotta quando l'attuale ministro Daniele Franco era ragioniere generale dello Stato: la creazione dei fondi pluriennali per gli investimenti a valere sul bilancio pubblico nazionale che hanno dato, danno e daranno una prospettiva pluriennale agli investimenti stessi. Questo è molto rilevante per ciò che concerne i contratti di programma e in particolare quelli con Ferrovie e ANAS che sono in fase di aggiornamento e che naturalmente prendono in considerazione ciò che verrà realizzato nel PNRR a completamento di alcune opere: penso, ad esempio, all'alta velocità tra Salerno e Reggio Calabria, di cui solo una parte è nel PNRR, ovvero il lotto funzionale che deve essere completato entro il 2026, ma entro il 2030 sono poi previsti investimenti per il completamento della linea.

Quindi, il realismo di cui abbiamo bisogno per capire cosa introdurre nel PNRR, vista la condizione assolutamente decisiva di completare le opere entro il 2026, deve essere un principio condiviso, altrimenti il rischio è quello di caricare il PNRR di opere ugualmente necessarie, ma non realizzabili entro il 2026. Una serie di opere può invece essere realizzata a valere sugli altri fondi, come ad esempio l'FSC, la cui programmazione prevede tempi di realizzazione più lunghi che ci permettono di evitare il rischio di perdere il finanziamento a causa di un mancato completamento dell'opera entro la data stabilita.

Per quel che riguarda le domande del senatore Damiani, ho già parlato del *focus* sui processi amministrativi troppo lenti. I tempi medi di realizzazione di alcune opere che il senatore ci ha riferito, ad esempio quelli relativi ai dragaggi, hanno una varianza (lo dico da statistico), cioè una variabilità molto elevata: ci sono tempi estremamente rapidi e tempi drammatici, di una lentezza veramente inaccettabile. Questo è anche il frutto della capacità delle stazioni appaltanti e delle diverse strutture che seguono i processi di disporre delle professionalità necessarie e capaci di gestire queste operazioni. Sappiamo che la pubblica amministrazione ha perso tante competenze ed è per questo che, all'interno del PNRR, come è stato dichiarato da vari Ministri, è previsto un investimento acce-

lerato sulle competenze di cui dotare i vari enti, anche locali, per evitare che i ritardi siano dovuti alla mancanza di risorse umane adeguate.

In merito alle ZES, voglio fare una precisazione che non avevo fatto prima, fornendo quindi una notizia aggiuntiva: la dotazione sarà di 600 milioni di euro; non si tratta quindi di un intervento marginale ma di un intervento molto rilevante.

La trasformazione dei sussidi dannosi per l'ambiente in sussidi favorevoli all'ambiente, questione sollevata da diversi senatori, non rientra nel PNRR per via delle regole su cui il Piano poggia; non c'è dubbio, però, che con il nuovo Comitato interministeriale per la transizione ecologica e con il lavoro del nuovo Ministero, questo sarà uno dei temi più rilevanti su cui il Governo lavorerà.

Relativamente alle capacità del sistema produttivo – e con questo rispondo anche alla senatrice Vono in merito alla capacità elettrica e alle tecnologie dell'idrogeno – si tratta di una tematica di politica industriale che abbiamo ben presente e che stiamo cercando di affrontare in modo integrato. Purtroppo bisogna dire che, rispetto ad altri Paesi, nel settore si registrano dei ritardi del sistema Italia nel suo complesso, sia privato che pubblico, e quindi è ben noto il rischio, paventato da alcuni, che una serie di iniziative sul lato della domanda vada a favore di produttori internazionali; tale rischio, però, costituisce una motivazione per investire il più rapidamente possibile sulle filiere, anche con strumenti di finanza innovativa.

La senatrice Vono ha accennato anche all'esigenza di disporre di un attraversamento stabile dello Stretto di Messina. Come ho già detto, la commissione dedicata sta completando le sue attività, ma specifico ancora una volta che, dopo la lettura dei testi provvisori, ho chiesto a quell'organismo di integrare le proprie riflessioni con una valutazione delle possibilità di migliorare l'attraversamento non stabile di quel tratto di mare, perché migliorare è sempre possibile: nel PNRR sono infatti contemplati interventi che riguardano i porti e le stazioni dell'area nel suo complesso che naturalmente comprende Messina e Reggio Calabria. Qui si pone un problema articolato di intermodalità legato alla lunghezza dei treni e alla disponibilità di navi che possano ospitare vagoni lunghi. Si tratta di un tema su cui porre attenzione e sul quale, come ho detto, la commissione sta lavorando su mia richiesta.

Il senatore Candiani ha fatto un parallelo tra lo Stato e il corpo umano che non può vivere senza capillari e con le arterie occluse. Anche noi siamo assolutamente consci del significato della metafora utilizzata dal senatore e stiamo insistendo perché nel PNRR sia previsto un intervento per la viabilità stradale, con particolare riferimento alle strade provinciali delle aree interne nelle quali non è pensabile portare né l'alta velocità né i treni regionali veloci. Quindi, in accordo anche con altri Ministeri, abbiamo proposto alla Commissione europea un progetto che consideri questo intervento una eccezione rispetto alla non ammissibilità degli interventi sulle strade.

Certamente, l'integrazione tra alta velocità e aeroporti – quindi tra trasporto aereo e trasporto su ferro – è uno degli aspetti che, tra l'altro, ho segnalato in alcune mie recenti interviste anche rispetto al futuro di Alitalia. L'esempio di Bologna è straordinariamente interessante: con il servizio navetta realizzato ci si sposta in pochi minuti dall'aeroporto alla stazione alta velocità nel centro del nostro Paese. Quindi la questione è assolutamente rilevante.

Per ciò che concerne i progetti presentati dagli enti locali a valere sul bando per la qualità dell'abitare, la commissione sta naturalmente lavorando e la necessità di trasparenza ricordata dal senatore Candiani intervenuto in proposito è assolutamente condivisibile.

Quanto all'intervento della senatrice Bonino sul ruolo dei porti, ho già detto che nel PNRR c'è un impegno straordinario su questi aspetti. L'intervento della senatrice, però, collega il potenziamento dei porti anche al problema dei cambiamenti climatici; a tal proposito, ho già annunciato la costituzione di una commissione che valuti l'impatto dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture e i sistemi di mobilità. L'impatto dei cambiamenti climatici, però, non riguarda solo l'Italia: il porto di Amburgo, ad esempio, potrebbe beneficiare dello scioglimento dei ghiacci dell'Artico e della conseguente apertura della rotta Nord-Est che consentirebbe a gran parte del traffico marittimo asiatico di passare da Nord anziché attraversare il canale di Suez. Al tempo stesso, sappiamo anche che il cambiamento climatico determina un prosciugamento delle acque in alcune aree interne della Germania (e non solo) rendendo impossibile l'utilizzo dei canali fluviali che sono da sempre una infrastruttura fondamentale per il trasferimento delle merci da Amburgo e da altri porti del Nord al resto dell'Europa centrale.

Abbiamo quindi la necessità di competere con altri soggetti, tenendo però conto di questi cambiamenti: è questa, assolutamente, la prospettiva che dobbiamo avere.

Avrei risposto alla senatrice Bonino anche in merito alla questione dei dragaggi su cui però, in qualche modo, ha già fornito una risposta indiretta il senatore Lorefice quando nel suo intervento ha fatto riferimento all'effettiva disponibilità di nuovi approcci come quello messo in campo da Fincantieri che, su brevetto italiano, riesce ad effettuare i dragaggi dividendo le componenti e, quindi, con modalità rispettose dell'ambiente.

Ho accennato brevemente al fatto che la digitalizzazione degli aeroporti – ma lo stesso vale anche per altre infrastrutture – è un elemento importante per far capire che è possibile aumentare il traffico senza aumentare il numero di piste e, quindi, evitando il consumo di suolo. Questa è una delle finalità dei progetti inseriti nel PNRR.

La senatrice Di Girolamo ha accennato al problema della capacità delle stazioni appaltanti, soprattutto quelle di piccole dimensioni, di fronteggiare la domanda che scaturirà dalle disponibilità del PNRR. Questo elemento è importante, perché la precisione con cui sono identificati i pro-

getti ci consente di immaginare da subito quali saranno le stazioni appaltanti che dovranno poi realizzarli e, quindi, di operare in anticipo, rafforzando o trovando soluzioni organizzative attraverso accorpamenti che evitino i ben noti problemi.

È stato ricordato anche il tema dei sistemi informativi e dell'AINOP, l'Archivio informatico nazionale delle opere pubbliche. In queste settimane ho fatto realizzare una sorta di *due diligence* sui sistemi informativi del Ministero da cui sono emersi da un lato l'investimento che è stato fatto e dall'altro anche la necessità di effettuare una serie di investimenti ulteriori non solo sull'Archivio, ma anche sull'integrazione dei diversi archivi digitali. Questo è proprio uno dei punti su cui il lavoro interno sul PNRR ha già dato indicazioni su come procedere.

Ho colto anche il riferimento alla questione della nomina dei commissari e ai commissari che sono già impegnati su alcune opere. Ricordo che insieme alla lista delle nomine, su cui il Parlamento ha espresso un parere favorevole, è prevista anche l'estensione della durata del commissariamento, al fine di evitare quanto richiamato dalla senatrice Di Girolamo.

Per quanto riguarda il Piano nazionale per gli aeroporti, citato dal senatore Ferro, abbiamo già dato mandato all'ENAC di aggiornarlo tenendo presenti non solo le necessità a regime, ma anche l'impatto che questa crisi sta determinando sul sistema del traffico aereo in generale.

Il senatore Cioffi ha riproposto la questione della lunghezza delle fasi di progettazione e al riguardo ho già detto che siamo consci della necessità di ridurle.

Con riferimento al trasporto pubblico locale, ho prima ricordato che sono previsti interventi molto consistenti e sappiamo che molte autonomie locali, le città in primo luogo, stanno comunque investendo risorse aggiuntive. Occorre quindi porre di nuovo l'attenzione sul fatto che con il PNRR si compie un'operazione molto importante alla quale però si aggiungono altre scelte: ad esempio, la trasformazione della flotta per il TPL è un'azione che le amministrazioni locali hanno già in mente di intraprendere utilizzando propri fondi.

La senatrice Faggi ha poi segnalato l'importanza del monitoraggio dei ponti. Abbiamo già detto che la commissione non ha considerato eleggibile questo tipo di intervento. Il PNRR prevede comunque interventi sulle autostrade A24 e A25 che presentano un rischio sismico ritenuto assolutamente corretto dalla commissione. Ricordo che anche su questo tipo di intervento sono impegnati fondi nazionali. È stata portata all'attenzione della Conferenza unificata Stato-Regioni la proposta del Ministero che prevede interventi per un investimento di un miliardo e 150 milioni di euro sulle strade provinciali che è indipendente dal PNRR; verranno orientate in questa direzione anche risorse dell'FSC, fermo restando che l'ANAS ha già inserito nel proprio programma di attività un investimento significativo per le strade nazionali.

A completamento delle risposte che devo al senatore Loreface, ricordo ancora una volta che il tema degli aeroporti non è ammissibile nell'ambito del *Next Generation* EU.

Quanto alla connessione e al potenziamento dei treni ad alta velocità tra Genova e Napoli, tema posto nello specifico dalla senatrice Casolati, e con riguardo, in generale, al collegamento tra i porti e le ferrovie, nel PNRR sono previsti molti interventi per le connessioni di ultimo miglio che riguardano in particolare i porti del Mezzogiorno, ma non solo; questi progetti verranno in qualche modo rafforzati anche attraverso l'utilizzo del Fondo per lo sviluppo e la coesione.

Rispondo ora alle domande del senatore Arrigoni in merito agli incentivi per le auto elettriche che possono aumentare le diseguaglianze, alla necessità di calcolare l'impronta ecologica non del prodotto ma dell'intero processo di produzione e agli incentivi per la riconversione delle vecchie automobili. Tutte queste tematiche sono sicuramente all'attenzione del ministro Cingolani e sono tra quelle più rilevanti che andranno affrontate in sede di legge di bilancio che, lo ricordo, già prevede delle risorse da utilizzare nel settore. Anche in questo caso, però, occorre una visione integrata. Vorrei ricordare che una delle necessità particolarmente urgenti del nostro Paese, indicate anche dal ministro Cingolani, è data dall'aggiornamento del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima che deve guidare la transizione ecologica nel rispetto degli impegni dell'abbattimento del 55 per cento delle emissioni entro il 2030 e della decarbonizzazione entro il 2050.

È assolutamente corretto il problema posto dal senatore Arrigoni con riguardo all'elettificazione delle banchine portuali in funzione anche della capacità della flotta di usare quegli impianti. Ne abbiamo parlato proprio questa mattina con i presidenti delle autorità portuali ed è qualcosa che ancora stamattina ho discusso anche con Assarmatori. Si tratta di un problema di coordinamento delle decisioni, che noi abbiamo assolutamente presente.

Vengo infine alla questione posta dai senatori Pesco e D'Arienzo, ai quali rispondo congiuntamente. Il tema delle filiere è assolutamente rilevante, così come quello dell'uso dei CAM, i criteri ambientali minimi, a cui aggiungo anche quello della rendicontazione non finanziaria delle imprese – su cui proprio questa settimana sono intervenute novità a livello europeo – per accelerare la transizione del sistema produttivo nel suo complesso, aiutandolo a intercettare non solo le innovazioni tecnologiche per renderle effettive ma anche la futura innovazione. Su tutti questi settori, infatti, la velocità del cambiamento è estremamente elevata.

Il senatore D'Arienzo faceva riferimento alle linee ferroviarie storiche che potrebbero essere riconvertite e all'investimento sulle stazioni che può rappresentare un modo per riqualificare anche il tessuto urbano. Concordo in pieno e ricordo che ieri è stato firmato il decreto di attuazione della norma che finanzia la realizzazione di piste ciclabili di collegamento tra le stazioni ferroviarie e le università per un primo lotto di poli universitari del Nord, del Centro e del Sud; sono previsti ulteriori finan-

ziamenti per dare attuazione anche a un secondo accordo con il Ministero dell'università e della ricerca per la riqualificazione delle stazioni rendendole un punto di snodo non solo verso le università, come è stato ricordato, ma anche verso altri poli di attrazione.

Signor Presidente, credo di avere risposto a tutte le domande.

Vi ringrazio per il vostro contributo che va ben al di là della preparazione del PNRR. Faremo naturalmente tesoro di tutti gli interventi, fermo restando che il quadro complessivo della fornitura della documentazione e delle modalità di interazione tra il Governo e il Parlamento sul PNRR va deciso complessivamente nel dialogo politico tra Parlamento e Governo.

PRESIDENTE. Signor Ministro, le chiedo qualche altro minuto per alcuni chiarimenti di cui avrebbero bisogno il senatore Lorefice e la senatrice Modena.

LOREFICE (*M5S*). Signor Ministro, vorrei solo puntualizzare un aspetto, perché evidentemente, per i tempi ristretti degli interventi, non mi sono spiegato bene.

L'isolamento dell'aeroporto di Comiso è legato specificamente all'intermodalità: questo aeroporto dista meno di 35 chilometri dal porto *core* di Gela, un'infrastruttura pubblica, ma è privo di collegamento ferroviario. Stiamo parlando di un porto, quello di Gela, che affaccia sul bacino del Mediterraneo ma con il quale l'aeroporto di Comiso non ha un collegamento ferroviario che si potrebbe realizzare con interventi minimi, di poche centinaia di milioni di euro.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Senatore Lorefice, naturalmente avevo colto anche questo aspetto, nonostante la mia risposta si sia forse concentrata maggiormente sull'aeroporto. Sappiamo tra l'altro che ci sono interessamenti da parte di soggetti internazionali per fare dell'aeroporto di Comiso un possibile punto di snodo per il trasferimento merci attraverso il traffico aereo. Quindi la questione è assolutamente all'attenzione di questo Ministero ma, come dicevo, una cosa è il PNRR, altra cosa è l'utilizzo dei contratti di programma.

La ringrazio, quindi, senatore, per questa ulteriore segnalazione che prenderemo in considerazione.

MODENA (*FIBP-UDC*). Signor Ministro, cosa prevedete in merito ai collegamenti in Centro Italia?

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Il PNRR prevede diverse opere volte al potenziamento della connessione non solo tra Nord e Sud, ma anche tra il Tirreno e l'Adriatico; un esempio è appunto la linea ferroviaria Orte-Falconara che, lo ricordo, è anche oggetto di uno dei commissariamenti approvati dal Parlamento.

Anche in questo caso è importante avere un quadro complessivo, perché il PNRR è solo uno degli strumenti attraverso cui realizzare le opere di cui il Paese ha assoluto bisogno.

MODENA (*FIBP-UDC*). Grazie, signor Ministro, spero che avremo modo di riparlare.

PRESIDENTE. Ringrazio il signor Ministro a nome di tutti i presenti per il contributo fornito ai lavori delle Commissioni riunite.

Dichiaro conclusa la procedura informativa.

I lavori terminano alle ore 16,15.