



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 3

**5<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Programmazione economica, bilancio)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE  
E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI IN RELAZIONE  
ALL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. 2207

407<sup>a</sup> seduta (notturna): martedì 25 maggio 2021

Presidenza del presidente PESCO

## I N D I C E

**Audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili  
in relazione all'esame del disegno di legge n. 2207**

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 7, 10 e <i>passim</i>
COLTORTI (M5S) . . . . .	7
ERRANI (Misto-LeU-Eco) . . . . .	9
FAGGI (L-SP-PSd'Az) . . . . .	8
FERRERO (L-SP-PSd'Az) . . . . .	7
GIOVANNINI, ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili . . . . .	3, 11
* MODENA (FIBP-UDC) . . . . .	7
SANTILLO (M5S) . . . . .	10
VANIN (M5S) . . . . .	9
ZULIANI (L-SP-PSd'Az) . . . . .	7

---

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

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia Berlusconi Presidente-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-Ecosolidali: Misto-LeU-Eco; Misto-Movimento associativo italiani all'estero: Misto-MAIE; Misto+Europa - Azione: Misto+Eu-Az.*

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

*I lavori hanno inizio alle ore 20.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in relazione all'esame del disegno di legge n. 2207**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in relazione all'esame del disegno di legge n. 2207.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata richiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e la trasmissione sul canale satellitare e sulla *web-TV*, e che la Presidenza ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso.

Poiché non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per la procedura informativa che sta per iniziare.

Avverto, inoltre, che della procedura informativa sarà redatto il Resoconto stenografico.

Ricordo, altresì, che l'audizione si svolgerà in videoconferenza, con la possibilità per gli onorevoli senatori di parteciparvi da remoto, conformemente alle disposizioni dettate dalla Giunta per il Regolamento del Senato nelle riunioni del 9 giugno e del 10 novembre 2020, volte a definire le procedure in relazione al contenimento della diffusione della pandemia da Covid-19.

Ringrazio il ministro Giovannini per aver accolto il nostro invito e gli cedo la parola.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, vi ringrazio dell'opportunità che mi viene data per presentare la parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile che riguarda il Fondo complementare al PNRR. Nella mia presentazione mi concentrerò sulla visione integrata di questi due aspetti, strumenti assolutamente fondamentali, ma segnalerò gli elementi più inseriti nel Fondo complementare. Nella mia presentazione farò riferimento ad alcune *slide*, che chiedo possano essere proiettate, contenute anche nel documento che lascerò agli atti della Commissione.

La visione integrata che sta dietro alle proposte che sono contenute nel PNRR e nel Fondo complementare fa riferimento non solo ai grandi orientamenti internazionali, ma anche alla pianificazione strategica nazionale e alle programmazioni di settore e naturalmente prende in considera-

zione anche le altre risorse: in particolare il Fondo sviluppo e coesione, i Fondi strutturali e di investimento europei, i fondi nazionali, i Fondi per la perequazione infrastrutturale. Sono tutti elementi che possono e devono essere considerati in modo integrato quando leggiamo il PNRR e il Fondo complementare.

Il Ministero è chiamato a realizzare interventi per quasi 62 miliardi complessivi, di cui quasi 10 miliardi sono inseriti nel Fondo complementare. Altri progetti sono invece realizzati con il *Next generation* EU, il *React-EU* e lo scostamento di bilancio.

Ci sono delle novità importanti rispetto al Piano presentato a gennaio dal precedente Governo. Quelle indicate in rosso nelle *slide* sono quelle che hanno a che fare con il Fondo complementare e riguardano, come vedete, i trasporti ferroviari, sia nell'Alta velocità sia nelle ferrovie storiche; il rinnovo della flotta navale; le strade per il collegamento delle aree interne; la riqualificazione dell'edilizia penitenziaria; il miglioramento degli spazi nelle strutture di riabilitazione minorile.

Ci sono poi una serie di interventi che hanno a che fare proprio con il Fondo complementare. Nella tabella contenuta a pagina 6 del documento potete osservare la distribuzione complessiva dei diversi progetti e il totale delle risorse su cui siamo chiamati a intervenire direttamente o in collaborazione con altri soggetti.

Dobbiamo aggiungere poi il tema dello scostamento di bilancio, cioè l'articolo che fa riferimento al completamento della linea ferroviaria ad Alta velocità/Alta capacità Salerno-Reggio Calabria e al completamento della Brescia-Verona-Vicenza-Padova con l'attraversamento di Vicenza.

Gli interventi finanziati con il Fondo complementare hanno a che fare con la mobilità sostenibile e con la navigazione sostenibile. Nel caso della mobilità sostenibile gli interventi sono tesi al rinnovo della flotta di autobus extraurbani e interurbani, in modo da averne di più ecologici (600 milioni); al potenziamento delle ferrovie regionali per i pendolari e del relativo materiale rotabile (1,5 miliardi); al rinnovo del materiale rotabile per il trasporto ferroviario delle merci (200 milioni). Nel caso della navigazione sostenibile, invece, parliamo di investire su navi che assicurino un miglioramento, anche da un punto di vista ecologico, dell'attraversamento dinamico dello Stretto di Messina; parliamo di un investimento importante e molto innovativo sul miglioramento delle navi da un punto di vista ecologico e, infine, di infrastrutture GNL a supporto della logistica, verso un trasporto merci e passeggeri più ecologico.

Tra gli ulteriori interventi finanziati con il Fondo complementare vi è quello per la sicurezza delle strade, con 1 miliardo per la messa in sicurezza e l'attuazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della A24 e A25. Altri 450 milioni di euro sono stanziati per un investimento analogo su ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale. Per le aree interne vi sono 300 milioni di euro, appostati insieme al Ministero per il Sud, per assicurare l'accessibilità delle aree interne alle grandi linee direttrici di movimento, senza consumo di suolo aggiuntivo, ma migliorando la sicurezza delle strade an-

che rispetto a fenomeni sismici e di dissesto idrogeologico. Vi sono investimenti sull'edilizia residenziale pubblica: 2 miliardi per il miglioramento sismico e per l'efficientamento energetico.

Vi è poi un importante investimento, senza precedenti, sul sistema portuale, attraverso tutta una serie di interventi che hanno a che fare con l'accessibilità marittima, la capacità portuale, l'ultimo e il penultimo miglio ferroviario e stradale, l'efficientamento energetico e l'elettificazione delle banchine. Insomma, come vedete, è un insieme di interventi veramente molto articolato, ma all'interno di un quadro sistemico.

Vorrei segnalare che molti degli interventi recepiscono le osservazioni del Parlamento, in particolare i pareri di Camera e Senato. A pagina 12 del documento sono indicati in rosso gli interventi contenuti nel Fondo complementare che rispondono alle osservazioni di Camera e Senato; in altri casi invece sono state recepite all'interno del PNRR. Mi riferisco al rinnovo della flotta italiana, come da osservazioni formulate sia dalla Camera che dal Senato; di un potenziamento dei collegamenti di ultimo/penultimo miglio per 2,5 miliardi complessivi; del potenziamento dell'Alta velocità su tutto il territorio nazionale, come ho ricordato prima, per completare la Salerno-Reggio Calabria entro il 2030.

Abbiamo poi recepito le osservazioni formulate dal Parlamento su procedure e innovazioni riguardanti la realizzazione delle opere portuali e di infrastrutturazione con impianti a basse emissioni (quello che vi ho raccontato qualche minuto fa) e la riduzione del *gap* per le aree montane interne svantaggiate (di nuovo l'intervento sulle strade). Insomma, leggendo in parallelo le osservazioni che sono state formulate dalla Camera e dal Senato e le innovazioni inserite, credo si riscontri un'importante connessione a dimostrazione del fatto che il Governo ha ascoltato attentamente quello che il Parlamento ha proposto.

Abbiamo fatto un confronto tra il Piano Biden e il PNRR italiano: al di là del fatto che – come sapete – nel PNRR non potevano entrare potenziamenti delle infrastrutture stradali e ponti, che invece pesano molto nel Piano Biden, mentre noi invece abbiamo investito molto di più sulle ferrovie, si trova una relazione molto forte, naturalmente su livelli diversi in termini assoluti, tra le tipologie di interventi previste in ambedue i piani. Questi interventi hanno molto a che fare con gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030, che come sapete guidano non solo il *Next generation* EU, ma in generale tutte le politiche europee.

Vorrei altresì segnalare che il PNRR – e dunque anche il lavoro sul Fondo complementare – ha stimolato un cambio di passo nel metodo di analizzare, monitorare e migliorare il piano degli investimenti con una serie di principi, tra cui quello ben noto del «*do not significant harm*», che è stato imposto dall'Unione europea, correttamente e coerentemente con il *green new deal*, con l'analisi d'impatto *ex ante* della realizzazione delle opere su dimensioni economiche sociali e ambientali e l'identificazione di *output*, risultati e naturalmente scadenze molto chiare. Un esempio di questo approccio è illustrato dalla tavola contenuta a pagina 18, in cui abbiamo fatto alcune simulazioni, anche con l'aiuto dell'Istat, sull'impatto

che i 62 miliardi di competenza del MIMS possono avere sull'occupazione in vari settori. Questo conferma naturalmente quello che è già nel PNRR, cioè un impatto in termini occupazionali soprattutto nel settore delle costruzioni, ma ci sono anche altri settori, tra cui la ricerca e lo sviluppo, che sono impattati positivamente da questo tipo di attività.

Sappiamo anche, sulla base di queste simulazioni, che ci sono alcuni rischi: in particolare, i settori impattati da questi investimenti sono a forte maggioranza di occupazione maschile; il 62 per cento delle persone attive in questo settore e quelle che erano attive ha un'età compresa tra trentacinque e cinquantaquattro anni. Parliamo di professionalità di qualificazione relativamente bassa. Abbiamo fatto una verifica sulla probabilità di trovare manodopera adeguata per realizzare questo Piano e, secondo i dati Istat, ci sono 136.000 disoccupati che hanno avuto precedenti esperienze nel settore delle costruzioni, due terzi dei quali da meno di due anni. Questo Piano può essere quindi in grado di riassorbire una componente molto importante di questa disoccupazione.

Abbiamo fatto delle valutazioni rispetto alle questioni ambientali e abbiamo visto che il 70 per cento delle risorse, nell'ambito delle competenze del Ministero, sono dedicate a interventi per il contrasto ai cambiamenti climatici; a fronte di un *target* complessivo del 37 per cento e una media del PNRR complessivo del 40 per cento, il 43 per cento delle risorse sono dedicate a interventi con impatti ambientali positivi.

Concludo con un riferimento a mio parere piuttosto rilevante. Gli interventi che sono nel PNRR e nel Fondo complementare sono strettamente integrati, interrelati e sono stati disegnati per essere sinergici tra di loro. Faccio soltanto due esempi: nel PNRR c'è un forte investimento per le aree urbane, mentre nel Fondo complementare ci sono gli autobus per il trasporto extraurbano; per ciò che concerne l'elettrificazione delle banche nel Fondo vi sono degli interventi che si sposano con altri interventi che sono contenuti nel PNRR. Insomma, le due componenti sono in realtà due facce della stessa medaglia.

Abbiamo fatto delle valutazioni sulla riduzione del gas serra (a pagina 22 del documento si dà un'idea delle quantità) per ciò che concerne proprio lo *shift* modale sulla rete ferroviaria. L'impegno, chiaramente indicato nel PNRR, non è soltanto sugli investimenti, ma su investimenti che vanno realizzati diversamente; è per questo che contiamo di porre particolare attenzione ai bandi di gara, secondo quanto già indicato nel PNRR, finalizzati a incidere sui temi della sostenibilità ambientale, ma anche sociale e dell'equilibrio di genere. Proprio per questo abbiamo condotto una serie di valutazioni, di natura economica, sociale e ambientale, che ho brevemente richiamato nel documento.

Mi avvio alla conclusione, mostrandovi un'ultima *slide*, ma l'intero documento sarà naturalmente a disposizione della Commissione. Dalla diapositiva si nota la pervasività degli interventi sulle ferrovie, con i tempi di percorrenza che, come vedete, si riducono in molti casi in modo molto significativo; il potenziamento delle linee ferroviarie regionali, anch'esse distribuite sul territorio; i collegamenti di ultimo miglio, per gli aeroporti,

i porti e i terminali merci. Insomma, si tratta di un Piano che è disegnato per favorire la ripresa e la competitività delle imprese, ma anche per ridurre la disuguaglianza tra Nord e Sud, tra centro e periferia, tra aree urbane e aree interne. È questo il senso dell'operazione complessiva, che viene accompagnata da un dialogo con la società civile. Per questo abbiamo istituito una Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con cinquantadue associazioni partecipanti che si stanno incontrando regolarmente per aiutarci nell'attuare il PNRR, per monitorare il Piano e naturalmente anche il Fondo complementare e migliorare la nostra capacità di contribuire alla ripresa e resilienza del nostro Paese.

PRESIDENTE. Grazie a lei, ministro Giovannini, per la completezza con la quale ci ha illustrato quello che state facendo. Lascio la parola ai colleghi che desiderino porle dei quesiti.

COLTORTI (M5S). Signor Ministro, non ho avuto il tempo di vedere alcune *slide*, soprattutto quelle che riguardano l'ultimo miglio. Le chiedo se tale provvedimento riguarda anche Ancona e il suo porto. So che c'erano già degli stanziamenti, quindi potrebbe darsi che non ce ne siano di ulteriori, ma chiedo al Ministro se abbia contezza di questo.

ZULIANI (L-SP-PSd'Az). Signor Ministro, vorrei chiederle una gentilezza: per quel che riguarda le voci navigazione sostenibile, banchine e porti, è prevista una progettualità per quel che riguarda le idrovie fluviali? Se sì, le chiedo se può farci un elenco delle opere fluviali previste.

FERRERO (L-SP-PSd'Az). Signor Presidente, ringrazio il Ministro per il suo intervento. A proposito di tutte queste opere, ci piacerebbe sapere un cronoprogramma un po' più preciso per capire a che cosa andiamo incontro, più che altro nell'immediato. Sappiamo infatti che i tempi sono molto ristretti, c'è un problema enorme di approvvigionamento e carenza di materie prime e, di conseguenza, un aumento abnorme dei prezzi. Il prezzo di molte materie prime è più che raddoppiato.

Vorrei capire se nelle previsioni sia stato preso in considerazione anche questo, perché è un tema che sembra molto «terra terra», ma in effetti va a impattare sulle costruzioni e su tutto il processo di manifattura dei progetti.

MODENA (FIBP-UDC). Signor Presidente, saluto il Ministro e i colleghi. Ho seguito l'intervento del Ministro, ad eccezione purtroppo della prima parte, ma vorrei focalizzare sulla questione relativa alle aree interne. Le faccio questa domanda perché sono umbra e sono ovviamente interessata alla partita delle infrastrutture con riferimento alla mia Regione. Ho visto che tra gli aeroporti c'era anche – mi pare – l'aeroporto di Perugia. Naturalmente siamo consapevoli del lavoro che viene fatto con la Orte-Falconara, i treni regionali, eccetera, ma volevamo capire se il co-

siddetto fondone poteva in qualche modo riequilibrare una situazione che, per come si sta strutturando l'area del Centro e per le problematiche specifiche dell'Umbria, ormai sta scivolando abbastanza velocemente verso parametri del Sud.

Vorrei sapere se sono previsti degli interventi a supporto di questa Regione, quantomeno per il collegamento dei capoluoghi di Provincia con città come Roma o Firenze: mi riferisco in modo particolare alle ferrovie e all'Alta velocità. Oppure le chiedo se sono previsti interventi diversi, che chiaramente non conosco, perché non ne ho una cognizione precisa.

FAGGI (*L-SP-PSd'Az*). Grazie Presidente, buonasera signor Ministro, anch'io cercherò di essere veloce, puntando l'attenzione su una mia preoccupazione, che penso di condividere con altri colleghi, ma soprattutto con rappresentanti di associazioni ed enti.

Al di là del cosiddetto fondone, che mi sembra di comprendere sia parte di un documento più vasto che va a completare e a riallineare in qualche maniera la distribuzione di infrastrutture, qui vedo la bozza di alcuni provvedimenti che riguardano modifiche alla legge n. 50 del 2016, all'interno del decreto-legge semplificazioni, oppure, sulla transizione ecologica, che riportano alleggerimenti e modifiche sulla questione della VAS e della VIA. Si tratta di infrastrutture, come lei stesso ha spiegato, abbastanza sostanziose, perché devono andare a compensare un'evidente destrutturazione, sotto il profilo infrastrutturale, tra Nord e Sud. Sono infrastrutture molto imponenti perché parliamo di collegamenti ad alta velocità e di realizzazioni piuttosto importanti. Io vengo da una Regione, la Lombardia, in cui alcune infrastrutture che sono iniziate dieci, quindici o vent'anni fa non hanno ancora trovato la loro risoluzione, perché la normativa poi si è inceppata, c'è il problema dei contenziosi e l'opera è destinata ad arenarsi nelle aule dei tribunali.

Quindi, al di là di un tavolo tecnico, a cui sicuramente avrete pensato e di cui pure parleremo, composto da persone di altissimo livello che possono mettere giù una sorta di regolamento o *vademecum* – chiamiamolo come vogliamo – finalizzato all'alleggerimento sotto il profilo delle procedure, non le nascondo la mia grande apprensione. Le riporto anche la preoccupazione dei presidenti dell'ANCE e di Confedilizia, che ho recepito personalmente, così come di altri esponenti, perché ad oggi non vi è sul tavolo una riforma abbastanza precisa per poter mettere in atto tutte queste infrastrutture.

In ultimo, ho incontrato i rappresentanti dell'Unione nazionale italiana dei tecnici degli enti locali, i quali mi hanno rivolto una domanda che mi onoro di portare alla sua attenzione: la maggior parte del Sud è composta da Comuni che hanno una media di 5.000-6.000 abitanti e l'ufficio tecnico è praticamente inesistente. Ci sono ovviamente poi i capoluoghi e quant'altro, però sono destrutturati, sotto il profilo dell'ente stesso. Per cui, per quanto possa esserci una cabina di regia e una stazione appaltante unica, si troveranno nella condizione, sia con il PNRR che con il co-



siddetto fondone, a doversi far carico di un sistema di progettualità che per loro è completamente nuovo.

Per cui c'è anche questa necessità che dobbiamo considerare; ben vengano le strutture al Sud per cercare di uniformare il Paese e diminuire le diseguaglianze, ma ricordiamoci che abbiamo uno stato di arretratezza – le ripeto, riferitomi direttamente dal presidente dell'ANCE – che suscita qualche perplessità e forti preoccupazioni.

VANIN (*M5S*). Signor Presidente, la ringrazio per questa occasione di incontro.

Signor Ministro, ho tante domande da farle, perché vengo da una delle città più belle d'Italia, Venezia. I quesiti sono importanti, ma vorrei partire dalla questione più urgente: la regolamentazione del traffico crocieristico. Ho apprezzato tantissimo l'idea di fare, con il decreto, il bando per il concorso d'idee: di questo le sono veramente grata e finalmente potremo avere una comparazione e una valutazione da parte di esperti di un progetto importante per Venezia per portare le grandi navi fuori dalla laguna. Resta però da gestire la contemporaneità: il decreto Clini-Passera, se immediatamente portato in Parlamento, ovviamente con delle modifiche, potrebbe essere una soluzione.

Un'altra delle preoccupazioni molto importanti che abbiamo sul territorio è il progetto dell'Alta velocità sull'aeroporto Marco Polo di Tessera. È un progetto che la città contesta, perché non prevede un'ottimizzazione dei servizi con la realtà urbana. Anzi, un progetto che prevede una stazione «a cappio», con un tunnel addirittura sotto la pista dell'atterraggio, diventa un problema. Quindi, avrei il piacere di confrontarmi con lei quanto prima su questo, se possibile.

ERRANI (*Misto-LeU-Eco*). Signor Ministro, sarò telegrafico. Ho una domanda relativa ai tempi di realizzazione, collegata al decreto semplificazioni. Non le nascondo, Ministro, che la lettura delle bozze che sono circolate hanno suscitato in me e in noi non poche preoccupazioni: dal massimo ribasso ai subappalti, dall'appalto integrato al rapporto tra centro storico e riqualificazione urbana. Sono tutti temi delicatissimi che richiedono una discussione molto attenta, fermo restando che non possiamo mancare di realizzare l'obiettivo e di farlo nei tempi previsti dalla Commissione, ma dobbiamo trovare un equilibrio nella gestione di questi passaggi. A tal proposito, sono colpito dal fatto che sulle stazioni appaltanti siamo ancora drammaticamente in ritardo. Questo mi preoccupa, perché se vogliamo velocizzare la capacità della stazione appaltante di gestire l'appalto e poi la direzione lavori, sono due aspetti strategici su cui l'attuale situazione della nostra amministrazione è drammaticamente carente. Credo che questo sia un problema da affrontare.

Poi ho una domanda, non tanto collegata, sul «fondone». Le sue *slide* sono inquadrare bene e gli obiettivi sono chiari, ma mi sento di farle una domanda: si dice di trasformare l'Italia in dieci anni, obiettivo che condivido, ma come si incrocerà ad esempio, signor Ministro, il tema della rior-

ganizzazione dei sistemi aeroportuali? Noi non possiamo investire su tutti gli aeroporti che ci sono oggi in Italia. Abbiamo una strategia? La stessa cosa vale per i porti e per i grandi centri della logistica. Dobbiamo riuscire, in questa grande occasione di trasformazione dell'Italia, a trasformarla per davvero e a costruire una strategia che sia in grado di non metterci in certe condizioni: penso agli aeroporti e al fatto che con il pagamento dell'*handling* da parte del pubblico facciamo concorrenza a noi stessi, a grande vantaggio dei *carrier*. Questi sono problemi che prima o poi dobbiamo affrontare.

SANTILLO (M5S). Signor Ministro, la mia preoccupazione sulle bozze che girano relativamente alla semplificazione del codice degli appalti si combina con quanto già osservato da alcuni miei colleghi: questa mancanza generica delle materie prime ancora peggio si combina con l'offerta al massimo ribasso. Chiederei una riflessione al riguardo prima dell'emanazione del decreto-legge e di fare quanto è di sua competenza per evitare questo scempio, perché sappiamo le brutte conseguenze che porta dietro. Occorre cercare un modo, laddove non è possibile assegnare un appalto con la formula dell'offerta economicamente più vantaggiosa, di farlo a un prezzo congruo. La letteratura è piena di metodologie che consentono l'aggiudicazione con un prezzo congruo.

L'allarme sulle stazioni appaltanti e sulle centrali di committenza è evidente. È chiaro che bisognerebbe procedere con la loro qualificazione, perché, se chiediamo qualificazione alle imprese per fare i lavori, deve essere qualificata anche quella che aggiudica i lavori. Altrimenti come si fa ad intervenire in tal senso con un miglioramento?

Attenzione a un aspetto importante: ci soffermiamo troppo sulla progettazione. Tutte queste opere e questi interventi dovranno poi essere realizzati e quindi diretti, con direzione dei lavori, dalla pubblica amministrazione. Mi chiedo quindi se si stia pensando a una struttura di supporto agli enti locali e se forse non valga la pena redigere dei contratti di appalto tipo per il rispetto anche delle calendarizzazioni previste e l'avanzamento della spesa prevista per il Piano nazionale di ripresa e resilienza, privilegiando i famosi contratti detti «a corpo», che consentono di avere quel tipo di importo massimo previsto, anziché i contratti a misura.

PRESIDENTE. Vorrei rivolgere anch'io alcune domande al Ministro.

La prima domanda è sugli importi delle opere, così come indicati nel testo del decreto-legge sul Fondo complementare. Probabilmente è una domanda che non si confà a un presidente della Commissione bilancio e me ne scuso: nel caso in cui il Parlamento dovesse riscontrare che una certa situazione di emergenza non è coperta né dal Fondo complementare né dal PNRR e venisse rilevata la necessità di intervenire, per le finalità del Piano nazionale di ripresa e resilienza, su una certa infrastruttura a carattere nazionale o in generale su una certa situazione, vi è la possibilità di

ritagliare, tra gli importi delle opere che fanno riferimento al suo Ministero, una piccola percentuale, anche piccolissima, per dare la possibilità al Parlamento di integrare quanto da voi disposto con questo decreto-legge? Parlo veramente di cifre non dico simboliche, ma quasi, giusto per dare la possibilità al Parlamento di intervenire su quanto definito in modo preciso dal Governo.

Poi vorrei fare un'altra domanda sull'ANAC. Abbiamo parlato, anche in sede di esame del PNRR, di digitalizzazione degli appalti e di fascicolo degli operatori. Mi sembra che lei abbia accennato anche al fatto che avete delegato ANAC ad operare in tal senso. Ci può dare dei ragguagli su questo?

Ci ha parlato della Consulta con le associazioni sugli orientamenti del Piano e del Fondo complementare. Vorrei chiederle se vi è un *feedback* di queste riunioni, dei verbali o comunque un resoconto delle decisioni assunte (probabilmente c'è già e mi scuso per l'ignoranza).

Da ultimo, anche se non c'entra molto con il Piano specifico, ma ha a che fare con gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, vi è la questione del *retrofit* elettrico. Sul *retrofit*, abbiamo approvato un emendamento molto importante sui mezzi pesanti, come gli autobus; c'è la necessità di omologare in fretta i *kit* di trasformazione per le auto, ma mi viene da dire anche per le moto e per gli autoveicoli, perché una volta omologati i *kit* è facile poi continuare con la trasformazione dei veicoli. A che punto siamo con la normativa per omologare i *kit*? Ne so qualcosa perché ho presentato un emendamento; siamo un po' indietro e volevo chiederle a che punto siamo.

La ringrazio nuovamente e le restituisco la parola per le risposte.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, ringrazio le senatrici e i senatori intervenuti e proverò ad essere puntuale nelle risposte.

Senatore Coltorti, sul porto di Ancona non ci sono risorse sul PNRR e sul Fondo complementare, perché ci sono 100 milioni già destinati a questo collegamento nel contratto di programma ANAS e non ci sarebbe stato motivo di duplicare l'intervento.

Senatore Zuliani, sul tema della navigazione e sui porti, ci sono investimenti molto consistenti, come ho detto prima, e naturalmente dalle *slide* potrete avere ulteriori dettagli, ma non ci sono interventi sulla navigazione fluviale, perché non erano ammissibili dal punto di vista della Commissione europea, ma ci sono 150 milioni sui fondi del Ministero. Questo mi consente forse già di rispondere a una delle osservazioni del Presidente. Nella seconda *slide* ho fatto presente che ci sono molti altri strumenti per integrare il PNRR e il Fondo complementare, che vanno dai fondi ordinari al rifinanziamento del Fondo per lo sviluppo e la coesione, agli interventi previsti (80 miliardi complessivi) dei nuovi fondi comunitari 2021-2027. Quindi, il mio suggerimento è quello di ragionare in modo integrato, tanto più che quest'anno bisognerà realizzare il nuovo contratto di programma di Ferrovie dello Stato e di ANAS.

Per ciò che concerne ciò che la senatrice Ferrero ha notato e cioè il problema delle materie prime e dei prezzi, stiamo seguendo molto da vicino l'evoluzione della questione, in contatto con le associazioni imprenditoriali, ma anche con i centri di ricerca; al momento la previsione più accreditata (ma sappiamo da economisti che le previsioni possono essere errate) è che tutti i centri di ricerca stanno considerando quello che sta avvenendo in queste settimane una bolla destinata a rientrare, ma non c'è dubbio che Paesi che stanno investendo molto (penso di nuovo agli Stati Uniti) stanno incontrando una serie di strozzature d'offerta, sia nei prodotti sia nella manodopera. Per questo, come vi ho mostrato, già ci siamo posti questo tema, in particolare per ciò che riguarda l'occupazione.

La senatrice Modena è intervenuta sulla questione delle aree interne, in particolare dell'Umbria. Ci sono, come ho accennato, 300 milioni per strade provinciali, che devono essere identificate con il Ministero per il Sud, perché sono fondi destinati al Sud, ma vorrei ricordare che ci sono 100 milioni appostati per la ferrovia regionale centrale, che quindi riguarda anche la Regione Umbria, oltre alla Orte-Falconara ferroviaria, che è una delle direttrici diagonali che verrà potenziata e che quindi, insieme ad altre opere ferroviarie, rappresenta uno sforzo nell'interconnessione anche di aree interne.

Senatrice Faggi, non entro in realtà molto sulla questione del decreto-legge semplificazioni, perché lo stesso Presidente del Consiglio in serata ha indicato che i testi che sono circolati erano veramente molto preliminari e che dunque c'è in corso un'interlocuzione, di natura sia tecnica che politica, che si concluderà nei prossimi giorni. Segnalo però che il bilanciamento tra la rapidità e l'assoluta necessità di proteggere, non solo la qualità del lavoro, ma anche tutta l'operazione da infiltrazioni mafiose, ci deve indurre certamente a soluzioni bilanciate, che possono e devono tener conto dell'esperienza passata, ma anche del fatto (questo mi porta a rispondere al senatore Errani e anche ad altri interventi) che si immagina un potenziamento forte delle pubbliche amministrazioni.

Quello della qualificazione delle stazioni appaltanti è un tema che stiamo affrontando, anche d'intesa con l'ANCI, perché è evidente che se si assumono 10.000 persone e poi se ne assegna una per Comune non è che abbiamo fatto questo grande passo avanti. Segnalo però anche che, per una componente rilevante sia del PNRR che del Fondo complementare, le stazioni appaltanti sono soggetti ben dotati di competenze, come ad esempio Ferrovie dello Stato. Il tema ce lo stiamo ponendo naturalmente ed è per questo che il nostro Ministero sta immaginando delle soluzioni che guidino le stazioni appaltanti non solo a far bene l'appalto in senso stretto, non solo ad aggiudicare correttamente l'appalto, ma a spingere verso l'innovazione di quello che, con il cambio di Ministero, chiamiamo infrastrutture sostenibili: non è una curiosità, un *divertissement* o una moda, ma è come tantissime aziende, anche italiane, si stanno ormai orientando grazie ai nuovi materiali, all'economia circolare e così via. Quindi, questo sforzo, anche nello spirito del *Next generation* EU, deve essere orientato all'innovazione e non soltanto a fare presto.

Vi è la necessità di innovazione, di fare presto, di proteggere i diritti dei lavoratori e di evitare di perdere tempo inutile nelle autorizzazioni che vanno assolutamente confermate, come abbiamo ripetuto più volte, in termini di valutazione d'impatto ambientale; vi è il ruolo della protezione del paesaggio e naturalmente della sicurezza assicurata dal nostro Ministero e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Sono molte le dimensioni da mettere insieme in un bilanciamento che ci deve però consentire di tagliare drasticamente i tempi di progettazione, di autorizzazioni e di realizzazione, perché cinque anni per gli *standard* italiani sono veramente una sfida straordinaria.

Per ciò che concerne Venezia, siamo già in contatto con le autorità locali per gestire la questione in contemporanea, come ha detto la senatrice Vanin, in modo tale da non rinviare semplicemente al futuro la soluzione dei problemi, anche perché mi sembra che la ripresa dell'economia, secondo le ultime stime anche internazionali, può essere particolarmente vigorosa e quindi anche il traffico crocieristico potrebbe avere un rimbalzo più forte di quello che si attendeva soltanto qualche mese fa.

Per ciò che concerne il collegamento con l'aeroporto, questo non è previsto nel PNRR, ma nel contratto di programma con RFI. Le tematiche sono ben note e speriamo di riuscire con la collaborazione dei vari soggetti, perché ci sono vari soggetti coinvolti, a procedere in questo che è un altro degli interventi di ultimo miglio, che invece caratterizzano altri interventi nel PNRR e nel Fondo complementare.

Per ciò che concerne il commento del senatore Errani su come si riorganizzano gli aeroporti, i porti, la logistica e così via, vorrei segnalare che il nostro Paese non è dotato di un Piano generale dei trasporti e della logistica da molti anni ed è per questo che, al di là della preparazione dell'allegato infrastrutture che è in corso, il Ministero intende imbarcarsi – scusate il gioco di parole – nella preparazione di questo Piano, sapendo che in questo momento, proprio a causa della pandemia e degli effetti duraturi di una serie di modifiche nel funzionamento della nostra società e della nostra economia, le previsioni che verranno poste alla base del Piano non possono essere quelle classiche fatte con i modelli econometrici e così via, ma devono essere fatte – per chi ama la tecnica – sulla base di scenari di previsione strategica, in linea con l'idea della resilienza – positiva, non solo negativa – a *shock* che possono colpire i nostri sistemi, come quello drammatico che ci ha colpito in questo anno, che può invece creare delle sinergie positive.

Quindi, la pianificazione deve investire in soluzioni scalabili, laddove necessario, o riducibili. Questo vuol dire che il tema cruciale della logistica passa attraverso interventi, sì mirati, ma soprattutto sistemici; è proprio questo che nelle *slide* ho provato a definire ed è qui che il dialogo con la Consulta può diventare molto importante. Rispondo quindi anche al Presidente: per quanto riguarda il *feedback* nelle ultime *slide* - che ho saltato per brevità – ci sono delle indicazioni sul tipo di proposte che sono venute dalla Consulta, che sono state recepite nel PNRR e nel

Fondo complementare, in analogia a quanto ho mostrato per ciò che concerne i pareri di Camera e Senato.

Le osservazioni del senatore Santillo sul tema dei rischi, dei massimi ribassi e del prezzo congruo – come ho già detto – sono tutte prese in considerazione per tentare il bilanciamento nel decreto semplificazioni in preparazione.

Vengo alle ultime osservazioni del Presidente, che ha segnalato due punti particolarmente rilevanti: il primo ha a che fare con la delega all'ANAC ad integrare le banche dati non solo relative ai contratti, ma anche agli operatori economici, attualmente di competenza del Ministero. In accordo con l'ANAC abbiamo deciso di compattare le due banche dati sotto la responsabilità dell'ANAC al fine di assicurare non solo rapidità di attuazione, ma anche piena coerenza.

Il secondo aspetto che il Presidente ha richiamato è che la transizione ecologica richiede anche delle soluzioni ponte: un esempio è dato dai *retrofit*. La questione è soprattutto di competenza del Ministero della transizione ecologica (MiTE), quindi posso approfondire ulteriormente ma non ho una risposta immediata, anche perché dopo la riorganizzazione dei Ministeri, come sapete, le competenze su tutto il tema energia sono passate al MiTE e dunque abbiamo anche ceduto la responsabilità delle autorizzazioni per le colonnine elettriche. Questo solo per dire che nella ripartizione dei compiti, in spirito di grande collaborazione, alcune competenze sono direttamente del MiTE.

Spero di aver risposto a tutte le domande.

PRESIDENTE. La ringraziamo, signor Ministro, per aver risposto in modo puntuale a tutte le domande.

Avverto che il documento, contenente le *slide* che ci ha mostrato il Ministro, è in distribuzione e sarà consultabile sul sito *web* della Commissione.

Dichiaro conclusa l'audizione.

*I lavori terminano alle ore 20,50.*



