



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 27

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

**COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI SULLE LINEE
PROGRAMMATICHE DEL SUO DICASTERO**

183^a seduta (antimeridiana): martedì 23 marzo 2021

Presidenza del presidente COLTORTI

I N D I C E**Comunicazioni del Ministro delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili sulle linee programmatiche del suo Dicastero**

PRESIDENTE	Pag. 3, 21, 26
CAMPARI (L-SP-PSd'Az)	20
CIOFFI (M5S)	15
DI GIROLAMO (M5S)	14
DRAGO (Fdl)	14
FEDE (M5S)	20
GIOVANNINI, ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili	3, 21, 26
D'ARIENZO (PD)	9
LUPO (M5S)	10, 25
MARGIOTTA (PD)	12
PAROLI (FIBP-UDC)	17
PERGREFFI (L-SP-PSd'Az)	19
RUSPANDINI (Fdl)	17

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.

I lavori hanno inizio alle ore 12.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulle linee programmatiche del suo Dicastero

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulle linee programmatiche del suo Dicastero.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo, anche sul canale satellitare e sulla *web-TV* e che la Presidenza del Senato ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso. Poiché non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

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

Ringrazio il ministro Giovannini per la disponibilità e gli cedo subito la parola.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, onorevoli senatori è un piacere essere qui con voi. Nella mia presentazione tralascierò la parte sul Piano nazionale di ripresa e resilienza, visto che è già stato oggetto di un'audizione specifica, e mi concentrerò sugli aspetti più strategici su cui intendo impostare il mandato governativo, che sono numerosi e importanti.

Ho già sottolineato nella precedente audizione l'importanza del cambiamento di nome del Ministero, in linea con l'orientamento dell'ONU, dell'Unione europea e anche di questo Governo, per fare della transizione ecologica e digitale, della ripresa del nostro sistema economico e sociale e dell'aumento dell'occupazione, in una prospettiva di medio e lungo termine, la prospettiva su cui investire.

Questo cambiamento ha, tra l'altro, un forte sostegno anche nel mondo privato e pubblico, che sta scegliendo la sostenibilità come principio di base per le proprie attività. Ovviamente le nostre infrastrutture devono essere adeguate ai bisogni delle imprese e dei cittadini, soprattutto tenendo conto delle gravi disuguaglianze sociali e territoriali, con una inaccettabile distanza tra Nord e Sud, centri e periferie, città e aree interne e rurali. Abbiamo bisogno di un investimento straordinario per assicurare la qualità e l'efficienza delle infrastrutture e la sicurezza dei cittadini. Abbiamo bisogno, però, di guardare contemporaneamente sia ad una prospettiva di breve che di medio e lungo termine.

Per ciò che concerne le sfide più complesse legate al PNRR ho già riferito, e ringrazio ancora la Commissione per il dibattito che abbiamo avuto. Per ciò che concerne, invece, gli aspetti di breve termine ci sono una serie di iniziative che il Ministero sta attuando, con due linee d'azione trasversali. La prima ha a che fare con l'impegno per la semplificazione delle procedure amministrative. La parola semplificazione è stata usata tante volte e io provo a ragionare anche in termini di reingegnerizzazione, soprattutto per le opere del PNRR ma non solo, perché abbiamo bisogno di ridurre drasticamente i tempi di realizzazione delle infrastrutture, non solo marginalmente.

Parallelamente, è cruciale la costruzione di un sistema informativo integrato e trasparente che riguardi tutte le fasi della realizzazione delle infrastrutture e il funzionamento dei sistemi a rete, al fine di anticipare criticità, valutare lo stato dei progetti e favorire il coinvolgimento della società civile nei processi decisionali e attuativi.

Segnalo che è operativa la nuova organizzazione del Ministero, che prevede ora tre dipartimenti: il dipartimento per la programmazione, le infrastrutture di trasporto a rete e i sistemi informativi; il dipartimento per le opere pubbliche e le risorse umane e strumentali e il dipartimento per i trasporti e la navigazione. In particolare, con la creazione del dipartimento della programmazione si intende accentuare la centralità della pianificazione strategica dell'assetto del territorio, con riferimento all'articolazione delle infrastrutture sul territorio in una logica di rete.

Passerei, dopo questa introduzione, agli aspetti specifici sui settori di competenza del Ministero dove proverò ad evidenziare alcune azioni prioritarie.

La prima area riguarda le strade e le autostrade: l'insieme delle opere che costituiscono la rete stradale italiana è valutabile in oltre 1,5 milioni di unità, la maggior parte delle quali ha un'età superiore a cinquant'anni. Ci sono gravi carenze manutentive e questa rete è soggetta a rilevanti azioni antropiche e ambientali, oltre ai rischi derivanti dal dissesto idrogeologico del territorio, aggravati dalla crisi climatica. È evidente, dunque, che la rete nazionale stradale deve essere ammodernata e migliorata, garantendo anche le connessioni con le aree interne, come proveremo a fare anche con il PNRR.

Massima priorità sarà assegnata alle manutenzioni ordinarie e straordinarie continuative e al rafforzamento del sistema di vigilanza attraverso un puntuale monitoraggio delle infrastrutture, basato anche sulle nuove tecnologie. Di nuovo, il PNRR prevede un forte investimento.

Ricordiamo anche che con l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali (ANSFISA), il Ministero ha inteso promuovere l'adozione da parte dei gestori delle reti stradali e autostradali di sistemi di gestione della sicurezza che migliorino le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture.

Tutte queste azioni sono state organizzate secondo criteri oggettivi, con un approccio basato sul concetto di rischio. A tale scopo le tecnologie innovative sono, insieme agli strumenti digitali di gestione e analisi dei

dati, uno strumento indispensabile per migliorare l'efficienza e anticipare i rischi.

Per ciò che concerne i ponti e i viadotti delle strade provinciali, intendiamo rafforzare l'impegno per la messa in sicurezza di queste infrastrutture, con un finanziamento di 1,1 miliardi di euro previsto da un decreto ministeriale di prossima emanazione. Ulteriori risorse verranno reperite con la nuova programmazione del Fondo di sviluppo e coesione.

Per ciò che riguarda le procedure di gara per il riaffidamento di concessioni autostradali, sono state ultimate le procedure relative al riaffidamento di numerose concessioni: A3 Autostrade meridionali, A5 Torino-Quincinetto, A21 Torino-Alessandria-Piacenza, A10 Savona-Ventimiglia, A12 Livorno-Sestri Levante. Le offerte aggiudicatarie prevedono tariffe più vantaggiose per l'utenza e un programma di riqualificazione delle opere per circa 1,9 miliardi di euro. Infine, ma non meno importante, è in corso l'aggiornamento degli atti convenzionali per quindici società concessionarie che potrà perfezionarsi nel corrente anno secondo quanto previsto dal decreto milleproroghe 2021. L'aggiornamento di tali contratti consente di ristabilire certezza nei rapporti e di attivare da subito rilevanti investimenti sulla rete autostradale, per un importo stimato in circa 1,5 miliardi annui. I programmi d'investimento contemplati dalle società sono rivolti in primo luogo alla riqualificazione delle infrastrutture secondo gli *standard* tecnici vigenti.

Per ciò che concerne le ferrovie, il sistema Paese nei prossimi dieci anni sarà impegnato in una forte azione di rilancio del trasporto ferroviario, sia per le merci sia per i passeggeri, in linea con il *green deal* europeo. Ciò richiederà un'importante e complessa opera di consolidamento dei risultati ottenuti, con il completamento della rete alta velocità/alta capacità che implicherà anche un'attenta e capillare revisione di alcuni orientamenti nella pianificazione del sistema adottati in passato e rivelatisi poco efficaci.

Lo sviluppo dell'alta velocità sulla dorsale Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli e sulla trasversale Torino-Milano-Verona-Venezia ha generato importanti vantaggi per gli utenti, ma anche un forte differenziale di concentrazione, tale da porre oggi problemi sia di equità che di efficienza. Infatti, alcune parti del Paese non hanno goduto dello stesso tipo di investimento.

Al contempo, il potenziamento dei servizi ferroviari regionali e metropolitani, assunto ormai da diversi anni come obiettivo di primaria importanza anche a livello nazionale, continua a svilupparsi a macchia di leopardo. Abbiamo quindi bisogno di un cambiamento di approccio e un'accelerazione degli investimenti e una parte rilevante del PNRR è dedicato a questi aspetti sia per riequilibrare i differenziali Nord-Sud, sia per connettere le linee ad alta velocità con le linee di trasporto regionale.

Non torno su quanto già detto. Abbiamo bisogno di immaginare una strategia fondata su tre punti cruciali: la realizzazione delle tratte ad alta velocità già programmate, interventi per colmare i *gap* infrastrutturali esi-

stenti nelle varie aree del Paese e interventi per un agevole accesso alle infrastrutture per ogni cittadino e per le merci.

Il terzo punto riguarda la mobilità urbana e il trasporto pubblico. Anche in questo caso abbiamo destinato nel PNRR (e altre risorse sono in fase di aggiunta) molte risorse al rinnovo dei veicoli con cui viene effettuato il servizio di trasporto pubblico locale. Anche in questo caso possiamo immaginare l'uso di fondi ordinari che possono essere orientati non solo a un generico rinnovo del vetusto parco di automezzi, ma anche a un orientamento verso la sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di vita (soprattutto nelle città, ma non solo), in linea con gli obiettivi del *green deal* europeo.

Dunque, l'esigenza di realizzare un'ampia riforma del trasporto pubblico locale riguarda non soltanto la sostituzione dei mezzi, ma anche una riflessione più ampia sul funzionamento del sistema. Per questo c'è una commissione, che sta operando su impulso del precedente Ministro e guidata dal professor Bernardo Giorgio Mattarella, che a breve presenterà le proprie conclusioni.

In ogni caso, anche per compensare gli effetti negativi derivanti dall'emergenza pandemica, sono stati stanziati numerosi fondi attraverso i diversi decreti ristori e ulteriori risorse per l'anno 2021 sono previste dal decreto-legge sostegni. In questo modo garantiamo l'equilibrio di bilancio delle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale e, quindi, la regolarità e continuità dei medesimi servizi per i cittadini.

A tale proposito, vorrei segnalare che sono stati predisposti dei tavoli prefettizi per coordinare l'attività di trasporto locale in particolare ai fini della funzionalità degli istituti scolastici, pur nel rispetto dei requisiti di sicurezza sanitaria. È stato istituito, insieme al Ministero dell'interno, con la partecipazione dell'ANCI, della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome e dell'UPI, un tavolo di osservazione di questi tavoli prefettizi, in maniera tale da assicurare che al momento della riapertura delle scuole (il prima possibile, come ha detto il ministro Bianchi) la situazione dei servizi di trasporto possa essere adeguata.

Un'ultima considerazione ha a che fare con il monitoraggio dei contributi che il Ministero eroga verso gli enti locali, i quali sono piuttosto consistenti nel corso del tempo. Il sistema di monitoraggio per assicurare un rapido utilizzo di questi fondi è stato già impiantato e verrà perfezionato nel corso dei prossimi mesi grazie all'uso di moduli *web* predisposti dall'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale.

Passiamo ora ai porti, che rappresentano un'infrastruttura assolutamente cruciale per il nostro sistema non solo economico ma anche sociale. La settimana scorsa ho incontrato tutti i Presidenti delle autorità di sistema portuale che siedono nella Conferenza nazionale. Ci siamo dati un ritmo di incontri quindicinale per riuscire ad affrontare rapidamente le numerose difficoltà che le autorità fronteggiano, ma anche per operare come un vero e proprio sistema, definendo in primo luogo il regolamento di funzionamento della Conferenza, che non è ancora disponibile. La collaborazione tra le autorità portuali è un elemento indispensabile per fare sistema, sa-

pendo che ci sono delle debolezze infrastrutturali, ma anche delle difficoltà gestionali.

Riguardo agli investimenti sulla portualità (per cui sono stati assegnati circa 800 milioni di euro del Fondo infrastrutture e circa 150 milioni di euro su ulteriori capitoli di spesa, cui si aggiungeranno circa 400 milioni della legge di bilancio 2001 e, poi, le ingenti risorse destinate ai porti nel PNRR), le problematiche principali riguardano la specifica vocazione dei porti italiani, che per la maggior parte operano solo per il mercato interno. Abbiamo dunque bisogno della definizione, al di là del rafforzamento delle infrastrutture, di una vera e propria strategia economico-commerciale-geopolitica di cui i porti possono essere uno snodo assolutamente cruciale.

Lo sviluppo della portualità necessita anche di un sistema economico retroportuale adeguato e attivo. L'istituzione delle zone economiche speciali e il loro funzionamento possono rappresentare uno strumento importante. Nel PNRR abbiamo inserito un progetto specifico per investire proprio sullo sviluppo delle Zone economiche speciali (ZES), in collaborazione con la ministra Carfagna, ma l'istituzione dello sportello unico amministrativo presso ciascuna autorità portuale consentirà la gestione complessiva dei procedimenti, mentre le linee guida che il Ministero (confrontandosi con le autorità portuali, il Ministero per il Sud e la coesione territoriale e gli enti locali) sta predisponendo potranno offrire interessanti spunti per semplificazioni ed efficientamento.

Per quanto concerne le infrastrutture idriche, a partire dal 2017 il Ministero ha finanziato 125 interventi di miglioramento della sicurezza idraulica e sismica delle grandi dighe in gestione a soggetti pubblici, con prevalente uso della risorsa a fini irrigui, per un importo complessivo di circa 350 milioni di euro. Anche in questo caso il PNRR prevede un forte investimento, ma è evidente, come detto ieri in occasione della celebrazione della Giornata mondiale dell'acqua, che il tema riguarda non semplicemente questa o quella infrastruttura, ma il sistema nazionale nel suo complesso. L'Italia è un Paese che sta già soffrendo dei cambiamenti climatici e sappiamo che in futuro soffrirà più di altri Paesi. Abbiamo dunque bisogno di assicurare la sostenibilità delle risorse idriche, migliorando e mantenendo la qualità e la quantità della risorsa invasata nelle grandi dighe, contribuendo a diminuire le perdite dei grandi sistemi di adduzione e distribuzione, rendendo economicamente più utili i prelievi dai serbatoi anziché quelli da falda. Anche nelle opere soggette a commissariamento o che la Commissione ha recentemente approvato ci sono investimenti ulteriori (penso all'acquedotto del Peschiera) proprio nella direzione indicata. L'obiettivo è quello di colmare il *gap* di investimenti nel settore.

L'urgenza di assicurare la messa in sicurezza e il completamento delle opere idriche è peraltro richiamata dai dati sulle percentuali di dispersione idrica in Italia: gli ultimi dati di ARERA indicano che a livello nazionale il fenomeno dello spreco di acqua dal sistema degli acquedotti supera il 40 per cento. Esiste una forte differenza geografica, con un Nord-Ovest «virtuoso» in termini relativi, la cui dispersione raggiunge co-

munque la ragguardevole percentuale del 32,4 per cento, un Centro che raggiunge il 50,7 per cento e il Sud e le Isole che arrivano al 52,3 per cento. È chiaro che questi dati non sono accettabili, non sono tollerabili, conoscendo i rischi che il nostro Paese fronteggia anche in termini di cambiamenti climatici.

Il trasporto aereo è un'altra infrastruttura assolutamente cruciale, di nuovo soggetta a forti innovazioni tecnologiche e opportunità, anche nell'ottica della sostenibilità. Abbiamo bisogno di favorire il rinnovo delle flotte con la sostituzione o l'acquisto di aeromobili di nuova generazione, meno inquinanti, sia per emissioni nocive sia per il rumore. È necessario elaborare una nuova strategia per l'utilizzo degli aeroporti minori, attualmente non aperti al traffico commerciale. È in corso l'aggiornamento delle previsioni di traffico per i prossimi 15 anni e la revisione del Piano nazionale degli aeroporti, al fine di attualizzare i volumi e le caratteristiche del traffico atteso e le strategie di sviluppo che dovranno essere recepite. Ovviamente, non appena predisposta la bozza di Piano, il testo verrà distribuito per una discussione pubblica perché, di nuovo, si tratta di una scelta di medio-lungo termine del nostro Paese su un settore che, come sappiamo, è stato colpito duramente dalla crisi e che ha bisogno di prospettive certe.

Infine, ma non meno importanti, vi sono la rigenerazione urbana e le politiche abitative. Le città rappresentano il punto di caduta di tutte le dinamiche territoriali e delle sfide aperte dalla crisi economica e pandemica. La risposta alla crisi risiede anche in una nuova visione delle politiche abitative che attraverso una collaborazione continua tra le istituzioni, il mondo produttivo e la società civile riesca a realizzare, attraverso azioni integrate, progetti che hanno un denominatore comune: il benessere delle persone in un'ottica di sostenibilità ambientale e di equità. È necessario, pertanto, un ripensamento delle città in funzione di una maggiore presenza di servizi e la pianificazione urbanistica deve diventare strumentale ai bisogni della popolazione. Per questo occorre intervenire per attuare, ma soprattutto razionalizzare, le normative di settore, ponendo le basi per un quadro normativo specifico per la rigenerazione urbana, costruire una visione d'interventi della città di tipo integrato e individuare un'efficace *governance* per le politiche delle città. Per questo ho proposto alla ministra Gelmini di ricostituire su basi nuove, il prima possibile, il Comitato interministeriale per le politiche urbane, costituito nel 2012 ma che non ha operato in modo efficace. Proprio perché le leggi di bilancio degli ultimi anni hanno messo a disposizione ingenti risorse ai vari Comuni, che tra l'altro, come recenti rapporti illustrano, stanno rivedendo la propria impostazione di programmazione intorno ai 17 obiettivi dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile e alle raccomandazioni europee.

In questo contesto va comunque sottolineato il Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitato. Il 16 marzo scorso è scaduto il termine per far pervenire al Ministero le proposte di progetto di Regioni, Città metropolitane e città con popolazione maggiore di 60.000 abitanti, a fronte dei quali si potranno impegnare 850 milioni di euro a cui si po-

tranno aggiungere le risorse del PNRR. Al riguardo segnalo che sono complessivamente pervenute 279 proposte progettuali da parte di 112 enti richiedenti, per un ammontare complessivo pari a 3,7 miliardi di euro. 1,3 miliardi di euro riguardano progetti che sono stati presentati dalle Regioni del Nord; 951 milioni di euro sono relativi a progetti presentati da Regioni del Centro e 1,5 miliardi di euro provengono da progetti riguardanti le Regioni del Sud. Appare chiaro che tale significativa risposta da parte dei territori prefigura la necessità di assicurare un adeguato incremento della dotazione finanziaria del programma, da verificare già in occasione della prossima legge di bilancio. Ricordo poi che un secondo bando, riguardante i Comuni di grandi dimensioni, è atteso in scadenza per metà aprile. La dimensione dei progetti è superiore a 100 milioni.

Infine, ma non meno importante, vi è il lavoro che il Ministero ha avviato per le zone del terremoto del 2016, con la realizzazione degli interventi necessari a garantire la viabilità delle aree e i relativi collegamenti alla rete nazionale, anche con politiche mirate alla messa in sicurezza delle zone vulnerabili, sismiche e al contrasto del dissesto idrogeologico, per i comuni fino a 3.000 abitanti, l'incremento e la razionalizzazione delle risorse per interventi infrastrutturali e per importi sino a 100.000 euro di immediata cantierabilità, dando priorità alla manutenzione delle strade, alla sicurezza della viabilità, all'illuminazione pubblica, all'abbattimento delle barriere architettoniche e all'accessibilità ai luoghi di interesse storico o culturale.

Signor Presidente, ho concluso la mia relazione; ringrazio per l'attenzione e naturalmente sono a disposizione per rispondere alle vostre domande.

D'ARIENZO (PD). Signor Presidente, saluto e ringrazio il Ministro per la sua esposizione. Condivido sostanzialmente le linee programmatiche che ha qui esposto; mi permetto di proporre degli approfondimenti su alcuni temi, molto velocemente per ragioni di tempo e di sintesi, sui quali ritengo opportuna una certa attenzione.

In primo luogo, come lei saprà, questa Commissione è stata impegnata, nel corso dell'attuale legislatura, su due importanti atti di semplificazione relativi al mondo degli appalti: il cosiddetto sblocca cantieri nel 2019 e il cosiddetto decreto semplificazioni nel 2020. Nel decreto semplificazioni è stata inserita una sospensione, fino a dicembre 2021, di alcuni parametri previsti dal codice degli appalti. All'epoca immaginammo una durata di anno e mezzo per il provvedimento. Ovviamente non conosco il ritorno di tale decisione, né se, a livello ministeriale, vi sia un monitoraggio che confermi gli eventuali effetti, che speriamo siano significativi, di tale normativa. In caso contrario sarà necessario cominciare a ragionare su una ulteriore proroga del termine, fissato a dicembre 2021.

In secondo luogo, vorrei porre la questione relativa all'attuazione delle scelte. In questa legislatura ne abbiamo fatte diverse, sia i Ministri precedenti che la Commissione. Mi risulta che molte di queste scelte non abbiano ancora avuto una declinazione sul territorio attraverso la pre-

disposizione dei decreti attuativi, altro tema molto delicato. Vorrei sapere se da questo punto di vista vi siano degli ostacoli e quali siano. Vorrei sapere, inoltre, se i commissariamenti stabiliti recentemente, e quelli che saranno decisi entro il 30 giugno sui quali richiamo il parere espresso dalla Commissione, sono esaustivi da questo punto di vista, oppure è da immaginare un altro percorso che in questo momento non sono in grado di definire.

Ci sono due aspetti che hanno una forte relazione tra loro e che riguardano il trasporto sia delle persone che delle merci. Vi erano già le premesse positive, ma con il PNRR andranno a conclusione molti dei tratti delle reti TEN-T ad alta velocità. Ciò consente (lei, signor Ministro, ne ha fatto cenno nella sua interlocuzione e ne sono felice) di pensare al collegamento tra alta velocità e collegamento regionale. È ovvio che dove ci sarà la nuova alta velocità si libereranno tracce e relazioni sulle linee storiche. Questo mi fa dire che serve (l'ho ascoltato, ma desidero ribadirlo) un'attenzione particolare per favorire il trasporto rapido di massa e quindi la relazione, soprattutto nei nodi possibili e nelle stazioni esistenti, tra l'alta velocità e i sistemi ferroviari metropolitani e regionali che agevolano con una certa cadenza la mobilità delle persone.

Nel momento in cui si concluderanno, nell'ambito del PNRR, le reti ferroviarie ad alta velocità (e speriamo anche l'ultimo miglio verso i porti e le infrastrutture aeroportuali), dobbiamo immaginare come utilizzare questa grandissima opportunità dal punto di vista delle merci. L'Italia, di fatto, grazie alla sua felice posizione geografica, può trasformarsi in un'enorme piattaforma logistica. Pertanto, nell'aggiornamento del piano logistico nazionale, che ho capito essere uno degli obiettivi del suo Ministero, siamo qui a sollecitare un'attenzione particolare su questo punto.

Concludo con un tema che è nelle corde di tutti e sicuramente anche nelle sue, signor Ministro, anche se non è una sua competenza diretta. Esprimo una preoccupazione perché sento parlare poco delle infiltrazioni della criminalità organizzata. Noi stiamo declinando un volume enorme di risorse europee e anche nazionali sul territorio e soprattutto nelle aree coinvolte dall'alta velocità. Faccio degli esempi banalissimi: nella zona del Veneto nei prossimi 4-5 anni saranno spesi circa 12-13 miliardi di euro per l'alta velocità. È chiaro che ciò attira, purtroppo, l'attenzione degli appetiti illeciti. Da questo punto di vista voglio richiamare l'attenzione del suo Ministero e del Governo tutto, perché sento parlare poco di un tema che invece ritengo essere molto rilevante, in quanto è attraverso i soldi che la criminalità organizzata si insedia sui territori.

LUPO (M5S). Signor Presidente, desidero anzitutto ringraziare il Ministro per la sua esposizione, specie nella parte relativa al trasporto aereo. In passato non vi è stata molta attenzione ai temi del trasporto aereo e dell'intermodalità, tanto è vero che nel PNRR abbiamo dovuto aggiungere tante osservazioni che non erano presenti.

Signor Ministro, lei ha accennato a un nuovo piano aeroporti, che – mi permetto di dire – ogni Governo rilancia. Non so se lei è informato che

in questa Commissione abbiamo svolto per più di un anno audizioni sul disegno di legge Atto Senato n. 727, contenente una delega al Governo per il riordino del sistema del trasporto aereo. Si tratta infatti di un ambito complesso e che coinvolge diversi soggetti che sono non solo gli aeroporti, ma anche i vettori e tutto ciò che è interconnesso all'infrastruttura.

Quello che le chiedo, dunque, è di fare il punto su questo tema. Si tratta di un settore che va tenuto in considerazione non solo quando si parla di turisti, ma che è interconnesso con il sistema cargo, che in Italia è sempre stato utilizzato più dalle compagnie straniere. C'è anche il tema della quinta libertà a Malpensa, che purtroppo ha portato via passeggeri alle compagnie italiane e non solo alla nostra compagnia di bandiera.

Un altro *focus* importante su cui lei si è soffermato è relativo all'esigenza di rinnovare la flotta; mi preme però di segnalare quanto ci arriva attraverso la stampa (perché non abbiamo comunicazioni ufficiali da parte del Governo) in tema di Ita, la nuova compagnia di bandiera. Si parla infatti di una flotta ridotta, addirittura inferiore a quella prevista dal progetto che è stato proposto in Parlamento e in relazione al quale abbiamo approvato un parere con diverse osservazioni. Questo parere non può non essere letto e ascoltato. È vero che il parere non è vincolante, ma abbiamo lavorato di concerto con tutte le forze di maggioranza che oggi sostengono il Governo Draghi, raggiungendo tra l'altro un'ottima intesa, e abbiamo quindi votato un parere che ha un valore. Mi auguro vivamente che tale parere venga contemplato e letto con attenzione, in quanto il tema della flotta della compagnia di bandiera è fondamentale. Lì tutti i piani di Alitalia sono falliti proprio e soprattutto per un ridimensionamento drastico. Comprendiamo la necessità di mercato attuale, ma se si vuole investire sul trasporto aereo bisogna anche lanciare il cuore oltre l'ostacolo.

Inoltre, signor Ministro, la prego gentilmente di metterci in contatto con chi all'interno del Ministero si occuperà di queste tematiche. So che c'è un nuovo dirigente, con cui sarebbe opportuno fare il punto insieme. Durante i Governi Conte-I e Conte-II il Parlamento ha portato avanti il disegno di legge cui ho fatto riferimento, al quale sono stati presentati emendamenti. Ovviamente potremo modificarlo ulteriormente perché si sono susseguite nuove vicende a causa del Covid. In ogni caso, però, abbiamo una visione a livello parlamentare, che possiamo migliorare e modificare, in merito a questo settore che – ripeto – non va menzionato solo quando si parla di turismo, perché c'è tanto altro di connesso.

Le chiedo inoltre, signor Ministro, la cortesia di farci capire meglio cosa intende per Piano nazionale aeroporti e per rilancio di aeroporti minori. Gli aeroporti minori e per voli da diporto possono infatti svolgere diverse funzioni, così come previsto in un altro disegno di legge che abbiamo esaminato. Ci sono poi i viaggi con gli aerei biposto e tanti altri temi importanti connessi al settore del trasporto aereo che – lei, signor Ministro, lo saprà meglio di me – è molto ampio e non riguarda solo i voli commerciali.

MARGIOTTA (PD). Signor Presidente, signor Ministro, sono stato Sottosegretario nel precedente Governo e so quanto del futuro dell'Italia e della sua ripresa economica sia connesso al lavoro che lei e tutti i tecnici e i dirigenti del Ministero dovrete fare nei prossimi giorni e mesi. Il suo è quindi un compito importante e io le faccio i miei auguri.

Ho apprezzato la sua relazione, che si muove in continuità con ciò che abbiamo fatto in precedenza, ma che contiene alcune accentuazioni secondo me molto interessanti. Ed è su queste che proverò a svolgere brevemente il mio intervento.

In primo luogo, mi ha fatto molto piacere che lei abbia parlato di reingegnerizzazione e non di semplificazione, in quanto – consentitemi di fare una battuta – quando ho lavorato sull'ultimo decreto semplificazioni dicevo che la parola porta un po' male. Nella mia lunga esperienza parlamentare di decreti semplificazioni ne abbiamo fatti tanti e ciò significa che quelli adottati in precedenza non hanno evidentemente funzionato come ci si aspettava. Partiamo quindi da un nome differente.

Nella sostanza, ricollegandomi a quanto detto dal collega D'Arienzo, mi pare di dover sottolineare (cosa che il ministro De Micheli fece con una nota alle diverse stazioni appaltanti) che uno dei problemi dell'ultima legge semplificazioni è che non la utilizzi nessuno. Pertanto, il famoso rendiconto che il senatore D'Arienzo ritiene utile fare sarà – ahimè – un po' scarno perché molti degli istituti presenti nella legge sono rimasti del tutto inevasi, con riferimento sia alle procedure d'appalto, sia ad altri ambiti (penso, ad esempio, alla valutazione di impatto ambientale di cui agli articoli 51 e 52). È del tutto evidente che sarà necessario mettere mano nuovamente a questo argomento. Basti pensare al tema, posto dal senatore D'Arienzo, della scadenza che noi avevamo immaginato a fine dicembre e che nel testo iniziale licenziato dal Consiglio dei ministri era fissato a fine giugno. Per fortuna la Lega, con un proprio emendamento che noi accoglieremo ben volentieri, chiese di farlo slittare a dicembre. A mio parere non è sufficiente neanche dicembre e sarà assolutamente necessario andare avanti, ma queste sono decisioni che prenderete in seguito.

È evidente, inoltre, che non solo il Governo ma anche questa Commissione saranno molto impegnati, come è sempre stato in passato, per decidere come reingegnerizzare – voglio usare anche io questo termine – tutto il processo che porta dall'ideazione alla realizzazione, al collaudo e anche alla manutenzione dell'opera.

In secondo luogo, per quanto riguarda le infrastrutture idriche, si trattava di una delega sulla quale io in particolare avevo lavorato e mi fa piacere che lei ne abbia parlato a lungo, perché il tema era diventato un po' la Cenerentola del Ministero; per fortuna è stato riportato in auge e nelle sue parole ho trovato una traccia di lavoro molto interessante. Le segnalo al riguardo due aspetti, il primo dei quali sicuramente non le è sfuggito, mentre il secondo è di dettaglio. Quello che non le è sfuggito sicuramente è la complessità di affrontare il tema risorse idriche che è spezzettato tra tre Ministeri. Interviene infatti il Ministero dell'ambiente, oggi della tran-

sizione ecologica, interviene il MIT e interviene in molti casi il Ministero dell'agricoltura. Questa frammentazione non giova, ma è anche inevitabile. Era stato proposto di spostare al Ministero della transizione ecologica anche la direzione dighe, che è sotto il controllo del suo Ministero, ma per fortuna non è stato così. Questo spezzettamento – che ripeto, non giova – va risolto almeno relativamente agli investimenti previsti dal PNRR che lei ha citato e che sono importanti. Infatti, come è piuttosto noto, in tale campo è necessaria una *governance* unica, anche in virtù della debolezza di alcune stazioni appaltanti che sicuramente dovranno essere coinvolte in questi investimenti.

Le segnalo inoltre un dettaglio non da poco, almeno per il Mezzogiorno: purtroppo è ancora fermo – ci si spende da tempo senza arrivare a dama – il tema del superamento del vecchissimo EIPLI (Ente di irrigazione per la Puglia e il Molise e la mia Basilicata, in parte anche la Campania) che per legge deve essere trasformato in una nuova società che avevamo iniziato a chiamare «Società acque meridionali» ma per qualche motivo, nonostante il lavoro dei diversi tecnici dei Ministeri, si incaglia sempre. Essendo importante investire soldi per il Sud, anche per superare il *water service divide* – perché non c'è soltanto il *digital divide* – io penso che un ragionamento per accelerare la creazione di questa società che potrebbe diventare braccio operativo per molti dei progetti previsti dal *recovery* sia assolutamente fondamentale ed importante. Se ne parla da tempo e non ci si riesce mai. Voglio sperare, data la sua sensibilità sul tema, che sia lei il Ministro che farà partire finalmente questa società e a superare il vecchio, anchilosato e commissariato da quindici anni Ente irrigazione.

Tocco infine l'altro tema che anche lei ha voluto affrontare, relativo alla rigenerazione urbana. Innanzi tutto segnalo un buon progetto di legge del collega Ferrazzi, depositato in Senato e sottoposto alla Commissione ambiente. Secondo me sarebbe cosa buona e giusta – era la nostra idea in precedenza – fare un lavoro combinato tra Ministero e Parlamento, sfruttando i progetti di legge già presentati in Commissione, in modo da arrivare a un risultato senza che il Governo scavalchi il lavoro che già in Senato si sta facendo e senza che il Senato si muova senza un indirizzo che venga dallo stesso Governo e dal suo Ministero. In questo senso avevamo pensato, ma non abbiamo fatto in tempo a farlo, di istituire una Commissione che se ne occupasse con nomi di alto rilievo e contemporaneamente aprisse il lungo capitolo, mai esaurito, di una nuova legge urbanistica, che è un'altra delle cose che sarebbero necessarie in questo Paese anche per superare alcuni problemi che, anche in questo caso, sorgono tra competenze regionali e competenze nazionali.

Infine – mi scuso per essermi dilungato ma la passione mi ha portato a farlo – sempre nel quadro dell'urbanistica e della rigenerazione urbana, finalmente è arrivata al Consiglio superiore dei lavori pubblici la proposta per il nuovo testo sull'edilizia che contiene il superamento del vecchio testo unico in materia. Anche attraverso l'approvazione di questo testo che necessita di passaggi parlamentari (probabilmente si utilizzerà una legge

delega) si potrebbe incidere sulla partita che ho visto le sta molto a cuore, e questo mi conforta, dell'urbanistica e della rigenerazione urbana.

DRAGO (*FdI*). Signor Presidente, signor Ministro, sono contenta di conoscerla, anche virtualmente. Ho seguito la sua relazione, e rilevo la necessità, a proposito delle reti ferroviarie, di connettere linee ad alta velocità con le linee regionali. Mi chiedevo quindi, a proposito di due Regioni come la Calabria e la Sicilia, come intenda fare questa connessione.

Alcuni giorni fa lei ha rilasciato alcune dichiarazioni in merito al mancato inserimento nel PNRR del progetto relativo alla costruzione del ponte sullo Stretto che ha suscitato una serie di reazioni. Sabato scorso abbiamo realizzato un *webinar* con altri esponenti politici, in cui abbiamo presentato, grazie ad alcuni tecnici, la possibilità di combinare la costruzione con la tutela ambientale. L'ambiente antropizzato, infatti, ha anche un suo fascino a seconda di come viene antropizzato. Se si trattasse di un intervento di stravolgimento di un territorio intero, sia dal punto di vista della convivenza civile che del rispetto ambientale, allora avrebbe senso.

Tra l'altro, siamo rimasti un po' perplessi perché non è stato fatto riferimento, stante la commissione già istituita con il precedente Governo, a quarant'anni di lavoro pregresso che ha visto coinvolti più di un centinaio di tecnici su questo tema. Escluderne la costruzione, almeno stando a quello che abbiamo appreso dalla stampa che magari lei smentirà o confermerà, perché il PNRR prevede interventi che abbiano compimento entro il 2026, onestamente lascia perplessi. Chiaramente basterebbe una proroga, che la Regione Sicilia prevederà fino al 2030, e sarebbe assolutamente possibile.

Conosciamo benissimo tutta la storia precedente e sappiamo che abbiamo già avuto l'aggiudicazione della gara di appalto. Non voglio tediare chi è interessato al tema non da un punto di vista politico ideologico, ma per il benessere dei territori, perché opere come la costruzione del ponte sullo Stretto e quella che evito anche di nominare rappresentano un crocevia, un collegamento, due opere che sono state riconosciute come fondamentali anche dal TEN-T. Quindi vorrei capire la motivazione del no; se è vera e se c'è un'apertura da questo punto di vista.

Un altro tema che lei ha citato, signor Ministro, riguarda i trasporti e la riapertura delle scuole. Anche noi senatori utilizziamo settimanalmente i mezzi di trasporto, come gli aerei, e ci troviamo a viaggiare gomito a gomito con gli altri passeggeri, senza il rispetto delle misure di distanziamento e sicurezza. Mi preme sottolineare l'esigenza di pensare a una convenzione, anche su base comunale, con i mezzi di trasporto privati, come *pullman* turistici e NCC, che sono stati colpiti moltissimo dalla pandemia. È questa una proposta che ho avanzato già al precedente Governo al fine di garantire una riapertura delle scuole in sicurezza per il prossimo settembre.

DI GIROLAMO (*M5S*). Signor Presidente, signor Ministro, la ringrazio per la sua presenza.

Vorrei brevemente ricollegarmi all'ampio ragionamento fatto dal collega Margiotta sul tema degli invasi delle dighe e degli acquedotti. Essendo stato molto esauriente, non aggiungo nulla, ma mi limito a rimarcare la necessità di rivolgere maggiore attenzione a questo tema. Vorrei chiederle se è vero che, su impulso del Ministero, è stata richiesta all'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino meridionale una ricognizione su tutte le grandi opere non concluse e su quelle da migliorare e completare. Infatti, anche in virtù del Piano nazionale di ripresa e resilienza, alcuni invasi, in ragione dei meccanismi che si mettono in funzione per farli funzionare, hanno un grande impatto ambientale e rientrano chiaramente nel tema del Piano. In alcuni casi troviamo delle criticità riferite più che altro alla siccità e, quindi, all'approvvigionamento di acque potabili.

Vorrei inoltre riportare l'attenzione su un comparto che in questo periodo di pandemia è rimasto sostanzialmente fermo (anche se mi rendo conto che coinvolge maggiormente il tema delle attività produttive), vale a dire il trasporto turistico. Durante le audizioni svolte i rappresentanti di questo comparto ci hanno rappresentato le criticità del settore e, stante la transizione ecologica richiesta, chiedono un aiuto per la riconversione del parco macchine. Questo settore rientra nell'ambito dell'indotto turistico del Paese, che deve essere rilanciato in quanto molte persone vivono di turismo. Il settore necessita ampiamente di rilancio e sostegni, anche economici, anzitutto – lo ripeto – per la riconversione del parco mezzi (pur con tutte le limitazioni delle tecnologie attualmente esistenti, posto, ad esempio, che non possiamo sperare di utilizzare un *pullman* elettrico per le lunghe percorrenze). In conclusione, signor Ministro, questo è un settore molto importante e sulle azioni del Governo fanno affidamento molti cittadini.

CIOFFI (M5S). Signor Presidente, signor Ministro, i temi meritevoli di approfondimento sono veramente tanti e quindi mi concentro solo su alcuni di quelli che lei ha trattato.

Lei ha parlato del programma sulla qualità dell'abitare e quindi della rigenerazione e delle città. Tutti noi sappiamo che l'incremento demografico è sostanzialmente bloccato e che tante città sono state invece progettate in vista di notevoli incrementi demografici. Ciò è così vero che alcuni Piani territoriali di coordinamento provinciale prevedono una distribuzione dei volumi assenti basati sulla crescita provinciale, ossia su parametri diversi da quelli tipicamente utilizzati dai Comuni.

Io pertanto sposo l'idea, di cui si è parlato prima, di aprire una riflessione sulla normativa urbanistica (ricordo la fondamentale legge del 1942 e, a seguire, la cosiddetta «legge ponte») e sulla possibilità di trasferire le cubature di area B e di area C, ossia edificazione diretta e lottizzazione convenzionata (noi ingegneri continuiamo a utilizzare questi termini) in volumi dedicati alla rigenerazione. Sostanzialmente, quindi, dovremmo andare verso la ristrutturazione (in molti casi si tratterebbe di demolizione e ricostruzione perché è più efficiente, a meno che non si tratti di centri storici) e la rimodulazione delle aree vergini destinate a nuove edifica-

zioni. Si potrebbe pertanto iniziare a lavorare su questo tema, che riguarda tutte le città.

Bisogna poi lavorare per fornire servizi alla povera gente, cioè – detta in maniera semplice – alle persone che hanno bisogno di una casa. Occorre intervenire sui vecchi strumenti degli Istituti autonomi case popolari, facendo in modo che il meccanismo di vendita delle case popolari sia consentito (sempre che non diminuisca il volume complessivo in funzione delle richieste, anche perché in questo momento la richiesta è aumentata di molto). Dobbiamo capire come intervenire per aumentare i volumi di case per le persone che ne hanno bisogno e che sono tante.

Il senatore D'Arienzo si è soffermato sul tema delle possibili infiltrazioni mafiose negli appalti. Ricordo che la mafia è sempre quella cosa definita da Peppino Impastato: non voglio usare le sue famose parole, che però mi trovano completamente d'accordo. Dobbiamo intervenire molto sulla trasparenza, facendo in modo che, in fase pre-gara, siano rigidamente controllati i due elementi fondamentali, ossia il capitolato e il bando di gara. Nella fase post-gara bisogna rendere trasparente tutto ciò che riguarda fornitori, subappaltatori e noli. Ci si dimentica spesso di questo tema, ma i noli a caldo sono il classico strumento attraverso cui intervengono le organizzazioni criminali. Occorre pertanto puntare alla massima trasparenza affinché le infiltrazioni siano più difficili.

Il senatore Margiotta si è poi soffermato sul tema del ciclo integrato delle acque e delle relative infrastrutture. Si è parlato del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Ministero della transizione ecologica e del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali, che però ha competenze solo e sostanzialmente sui consorzi di bonifica e, quindi, sulle opere destinate all'irrigazione, che pure sono un volume consistente (ricordiamo che l'85 per cento dell'acqua è utilizzata in agricoltura).

Vanno superati dei dualismi. Ad esempio, i consorzi di bonifica sono competenti sui corsi d'acqua artificiali, mentre i geni civili, che sono regionalizzati, sui corsi d'acqua naturali. Nella concretezza dell'esperienza non si capisce mai chi deve intervenire e a volte alla fine non interviene nessuno. Vanno quindi chiarite le competenze del genio civile e quelle del consorzio di bonifica. Dobbiamo inoltre finanziare i geni civili, per il tramite dei Provveditorati alle opere pubbliche, che sono di competenza del suo Ministero, per intervenire sui corsi d'acqua e fare manutenzione ordinaria e, se del caso, straordinaria.

Si tratta di tutta una serie di cose che intervengono direttamente nella vita delle persone. Infatti, i corsi d'acqua quando non sono mantenuti producono allagamenti e le persone, purtroppo, vivono e sentono questi problemi. Al netto delle frane, stiamo parlando di allagamenti che producono danni gravi alle cose e purtroppo, nei casi peggiori, anche alle persone. Dobbiamo quindi intervenire per sbloccare quegli interventi che si riflettono direttamente e principalmente sulla vita delle persone e sull'attività edilizia (il vecchio tema), per fare in modo che si vada verso ristrutturazioni.

turazioni, demolizioni e ricostruzioni. Questi sono alcuni spunti che mi sono permesso di offrire.

RUSPANDINI (*FdI*). Signor Ministro, a proposito di spunti, chiaramente cercherò di ridurre all'osso le mie riflessioni sulle tematiche generali che sono state sviscerate dai colleghi.

Sottolineo la questione della gestione dell'emergenza e della sicurezza nel trasporto pubblico, che credo sia stata fallimentare sotto tanti punti di vista, e ne sollecito quindi una revisione.

Ho apprezzato soprattutto il fatto che, al netto di macro questioni che pure ci sono e delle quali lei si deve occupare – dall'Italia fino alla rigenerazione urbana, passando per il *green deal* - siamo riusciti a parlare delle strade e delle autostrade non intese come Autostrade SpA ma in generale della questione che interessa milioni di italiani. Lei ha parlato della problematicità delle strade anche rispetto ai finanziamenti che vengono erogati alle Province. La invito a toccare questo tema che chiaramente passa sempre in secondo piano, soprattutto per chi – come ahimè accade ai politici – non conosce i territori. È infatti un problema centrale perché le Province continuano a gestire, dopo la a dir poco fallimentare riforma Delrio, migliaia di chilometri di strade per le quali, ad oggi, non hanno il necessario supporto economico, proprio perché non si capisce ancora che tipo di ente devono essere le Province. Sono enti di secondo livello senza però avere adeguata copertura finanziaria.

La invito a guardare anche questo aspetto che sicuramente viene percepito come marginale dalla grande politica ma che nei fatti, invece, incide sulla vita dei cittadini.

PAROLI (*FIBP-UDC*). Signor Ministro, come tutti sappiamo, la crisi pandemica da un lato ha gli effetti negativi che tutti viviamo anche nell'attualità, ma dall'altra parte per il nostro Paese il *recovery fund* è una grande occasione di rilancio, visto che l'Italia da tempo vive momenti complicati sotto ogni punto di vista.

Sono però molto preoccupato per il fattore tempo, nel senso che la velocità con la quale viaggiano ristori e investimenti nel nostro Paese è ben diversa rispetto a quella del resto del mondo. Per lo meno questo è quanto viene percepito. Credo quindi che il suo e il nostro compito sia innanzitutto quello di velocizzare e rendere immediati gli interventi che sono immediatamente attuabili.

Faccio alcuni accenni che valgono evidentemente per la compagnia di bandiera, che dobbiamo capire se e come rilanciare, e anche in questo caso il fattore tempo è decisivo. È stato stanziato dal suo predecessore, la ministra De Micheli, un fondo infrastrutturale per gli aeroporti che ammontava a 500 milioni. Personalmente avrei ritenuto più utile stanziare questi fondi per gli investimenti; credo che invece la volontà del suo predecessore fosse di intervenire con una sorta di ristoro. Fatto sta che però, entro i primi giorni di febbraio, avrebbero dovuto essere emanati i criteri con i quali assegnare questi fondi. Anche in questo caso sembra che tutto

taccia e questo non va bene. È un primo intervento e le assicuro che negli altri Paesi europei i ristori per le infrastrutture aeroportuali sono stati già erogati e con ben altre cifre. Il sistema aeroportuale per un Paese che si vuole rilanciare, soprattutto nel turismo, è fondamentale, credo che non sia necessario spiegarlo a nessuno.

Inoltre, in seguito al suo intervento della settimana scorsa, ho partecipato ad un convegno organizzato da Assarmatori e ho trovato le proposte esposte particolarmente interessanti, soprattutto laddove non chiedono ristori ma contributi rottamazione sugli investimenti e sull'ammodernamento *green* delle flotte. Lei ha accennato prima a questo tema che nel nostro Paese porterebbe ad un rilancio della cantieristica nazionale, anch'essa in sofferenza; potremmo prendere, come si suol dire, due piccioni con una fava. Sarebbe fondamentale, però, non fare confusione rispetto ai 500 milioni stanziati anni fa, che vanno alle Regioni e attraverso le Regioni verrebbero assegnati soprattutto per la navigazione interna. Io sono bresciano, solo la mia Provincia ha tre laghi e credo che questi fondi siano indirizzati esclusivamente al suddetto settore. Allo stesso tempo, però, a fine anno 2020, si parlava di un fondo di circa due miliardi per l'ammodernamento *green* e quindi per un ammodernamento delle autostrade del mare che sappiamo quanto siano importanti per il nostro Paese. A tale progetto non è stato dato seguito; dunque la pregherei davvero di dare la massima attenzione al tema.

Lei ha accennato all'inizio al rinnovo delle concessioni autostradali. Anche in questo caso le chiedo se è possibile avere, anche in seguito, informazioni relative ai criteri con i quali si procederà al rinnovo delle concessioni o a gare. Nel mio territorio l'aeroporto Montichiari di Brescia, che ha avuto una gestione a dir poco fallimentare nel tempo, ha visto un rinnovo quarantennale della concessione; l'autostrada Brescia-Piacenza o Centropadana, invece, non ha visto il rinnovo ma una messa a gara e ho trovato la cosa abbastanza incomprensibile. Vorrei quindi capire quali siano i criteri con i quali si decide se fare una gara o rinnovare le concessioni. Credo che sia assolutamente fondamentale.

Lei ha fatto un'affermazione che mi trova pienamente d'accordo – e che ha bisogno di comportamenti conseguenti – quando dice che altre parti del Paese non hanno goduto delle stesse attenzioni, riferendosi all'alta velocità che arriva a Napoli. È vero: io da Brescia ho potuto vedere e godere delle infrastrutture che si sono insediate sul nostro territorio. Quando facevo l'università a Milano, per arrivare nel capoluogo lombardo ci volevano un'ora e quindici minuti circa; oggi si arriva in 36 minuti da centro città a centro città. Grazie all'alta velocità, il collegamento Brescia-Milano è evidentemente importantissimo. La stessa cosa si può dire per la BreBeMi. Io tra l'altro ho avuto l'onore, da sindaco della città, di poter concludere e inaugurare, nei tempi previsti, la metropolitana leggera cittadina. Queste infrastrutture cambiano il territorio, dandogli uno slancio enorme. Allora, per essere conseguenti, e lo dico a sostegno dei colleghi del Sud, il ponte sullo Stretto è un'infrastruttura decisiva, perché l'alta velocità deve arrivare in tutto il Paese e quindi anche in Sicilia, a Palermo e

a Catania, per evitare di assistere a scene che davvero ci rendono ridicoli nel mondo. Infatti, che nel 2021 si arrivi a Villa San Giovanni e vengano smontati i treni per poi rimontarli a Messina, è una cosa insopportabile.

Signor Ministro, non so se ha avuto l'occasione – io sì e ho trovato l'esperienza molto interessante – di visitare l'aeroporto di Osaka, che è stato progettato da un nostro collega, il senatore Renzo Piano. Si tratta di una struttura posta su due isole artificiali che distano circa 3 chilometri dalla costa, cui è collegata da un ponte che si sviluppa su due livelli, uno per i treni e l'altro per le auto. In Giappone (dove il rischio sismico non è certamente inferiore a quello della zona dello Stretto di Messina) si sono dunque realizzati non solo un ponte, ma anche delle isole artificiali.

Questo tema è davvero fondamentale e le chiedo, signor Ministro, di avere coraggio e fare in modo che il nostro Paese possa rivedersi unito perché ciò cambierebbe totalmente l'assetto del Sud e della sua economia, non solo turistica. Le chiedo di dare una priorità a questo aspetto nel *recovery* e non solo. Il rischio che corriamo, altrimenti, è quello di arrecare un danno enorme all'Italia, con la Sicilia che guarderebbe così più a Sud che a Nord e l'Italia che verrebbe privata di adeguati collegamenti e pianificazioni.

PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, signor Ministro, intervengo molto velocemente.

Le Olimpiadi Milano-Cortina 2026 sono fondamentali ed occorre pertanto accelerare tutte le opere dei commissari che possono occuparsene, perché altrimenti si rischia di arrivare fuori tempo massimo.

Quando al codice degli appalti, sappiamo che negli anni è stato oggetto di 547 modifiche. Siamo tutti coscienti che tale normativa probabilmente non ha funzionato ed è da rivedere. La nostra proposta al decreto semplificazioni era prevista addirittura per il 2023 e fortunatamente siamo riusciti a portarla al dicembre 2021, in quanto ci saremmo altrimenti trovati in una situazione veramente complicata. Tutte le procedure devono essere velocizzate e semplificate al massimo, perché altrimenti si rischia di non riuscire ad assegnare, progettare e fare le opere pubbliche. In questo momento più che mai abbiamo bisogno di realizzare opere pubbliche per rilanciare il nostro Paese. Le norme devono essere durature e semplici, in quanto non si può pensare di modificarle continuamente. Chi vince un appalto deve poter lavorare avendo ben chiara la normativa. Peraltro, non è affatto vero che complicando le procedure si elimina il rischio delle infiltrazioni mafiose, che anzi tante volte si insidia proprio nella complessità dei sistemi.

Come già detto da alcuni miei colleghi, ricordo inoltre che molte delle norme approvate dal Parlamento stanno ancora aspettando i conseguenti decreti attuativi ed è questo un aspetto importante da tenere in considerazione.

Infine, il tema della rigenerazione urbana è fondamentale. Occorre ricostituire le città rendendole vivibili ed evitando di svuotarle portando funzioni all'esterno. In un momento come questo, in cui si sta riproget-

tando, è importante considerare questo aspetto perché svuotare le città di una serie di funzioni significa privarle di diversi servizi che invece servono a tenerle vive e sicure.

CAMPARI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, desidero anzitutto salutare e ringraziare il Ministro per la sua esposizione.

Vorrei focalizzare il mio intervento su un tema che molto spesso viene ignorato o trattato marginalmente e che invece è centrale, perché coinvolge tutti i cittadini: mi riferisco al tema delle motorizzazioni, che presenta diversi problemi, riguardanti ad esempio il documento unico, le revisioni dei mezzi pesanti e anche dei mezzi speciali per gli spettacoli viaggianti (categoria, questa, che ha subito davvero delle grandissime perdite a causa della pandemia e che molto spesso viene dimenticata). Ci sono inoltre problemi, soprattutto di personale, che in questo momento non permettono lo svolgimento regolare degli esami per le patenti guida.

In questo momento siamo giustamente focalizzati sul PNRR, però occorre prestare attenzione anche a queste tematiche, onde evitare che a breve si possano creare dei problemi molto gravi.

FEDE (*M5S*). Signor Presidente, signor Ministro, la ringrazio per la sua disponibilità. Ho apprezzato il suo intervento, che è stato molto chiaro, e penso che oggi più che mai la chiarezza serva.

Definire e individuare le finalità del PNRR e i tempi previsti per la sua attuazione è indispensabile anche al fine di evitare quella cronaca che purtroppo si è diffusa sia in queste Aule che al di fuori, stante le aspettative create da questo intervento fortissimo, reso possibile dalle risorse trovate dal Governo Conte, le quali hanno fatto risvegliare tanti sogni sopiti che la politica non ha saputo realizzare in decenni di attività. È bene quindi precisarne le finalità, i tempi e le modalità stringenti, perché molti sogni che sono nel cassetto da decenni vengono oggi riproposti, in qualche caso strumentalmente (mi riferisco alla politica nazionale, ma anche a quella locale). Tutto ciò – ripeto – crea false aspettative nei nostri elettori e cittadini che indubbiamente e oggettivamente vivono dei problemi in termini di connettività, mobilità e sviluppo del territorio. Si tratta di desideri sacrosanti, a cui, come lei ha detto, signor Ministro, dobbiamo dare risposte con l'attività ordinaria (anzi, io aggiungerei con l'attività straordinaria perché straordinario è il ritardo della nostra Nazione). È quindi importante fare bene e velocemente il compito che ci è stato dato con il PNRR, per poi andare avanti con tutte le altre azioni che abbiamo già iniziato e che devono essere accelerate.

Abbiamo parlato di rigenerazione urbana, semplificazione e sburocra-tizzazione: tutti obiettivi da perseguire, ma coniugando la velocità e l'efficienza con la legalità e la trasparenza. Infatti, non sfugge a nessuno che se certe procedure sono diventate complesse è anche a causa delle brutte storie di corruzione e infiltrazione mafiosa che si sono purtroppo verificate.

Inoltre occorre pensare, così come lei ha detto, signor Ministro, alle aree del Paese che hanno ricevuto meno attenzione, perché l'Italia non può certo essere iniqua al suo interno. Lei ha prima fatto riferimento alle reti TEN-T, che prevedono lo sviluppo dei collegamenti su alcuni versanti, come quello tirrenico, dove sono dislocati gli aggregati più grandi e importanti e maggiore è la mobilità. C'è però un buco tra Bologna e Taranto sulla linea adriatica, che va indubbiamente migliorata. Ho sentito le sue affermazioni e intenzioni in merito alle aree interne, che vivono tante dinamiche negative, anche sociali e di spopolamento, e necessitano di essere sviluppate (mi riferisco anche alle aree colpite dal sisma, da cui provengo).

In tema di leggende metropolitane, ricordo la ferrovia dei Due Mari, sollecitata da tutti quanti noi e che si collega a un progetto datato 1841. Si tratta di una delle tante aspettative disattese da tempo. Ricordo le linee autostradali, come la A14, per le quali è prevista una revisione dei regolamenti vigenti e delle concessioni, che sono sempre state favorevoli più ai concessionari, che ai territori e alle strutture. Quindi direi che dobbiamo lavorare in questa direzione. Il nostro impegno dovrà essere parallelo perché oltre ai fondi straordinari c'è l'attività ordinaria che in parte sarà scaricata per il passaggio di alcune opere ad un altro sistema di finanziamento.

Questo dovrà essere il centro del nostro impegno, lei lo ha espresso molto bene e la ringrazio. Penso che dovremmo lavorare così, sapendo distinguere fra le favole e la realtà, perché spesso le favole fanno male alla politica e creano una brutta aspettativa. Sono necessarie risposte concrete e per questo dobbiamo lavorare. Noi siamo tutti a disposizione.

PRESIDENTE. Signor Ministro, abbiamo completato gli interventi.

Personalmente avrei tante cose su cui intervenire, ma sono certo che su questi temi ritorneremo sicuramente, quindi le cedo subito la parola.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, ringrazio le senatrici e i senatori per i loro numerosi e approfonditi interventi. Seguirò l'ordine degli interventi, anche se in alcuni casi le risposte che darò riguarderanno elementi sollevati anche successivamente.

Il primo punto, sollevato dal senatore D'Arienzo, relativo alla valutazione dell'effetto delle norme di semplificazione sblocca-cantieri, è esattamente il primo punto del lavoro che si sta svolgendo anche in queste ore nella Commissione creata con il Consiglio di Stato, l'ANAC e la Corte dei conti. Invece che ripartire da capo sul tema della semplificazione, ho chiesto la valutazione dell'effetto degli interventi precedenti. Alcuni di essi, infatti, eseguiti con una certa finalità comprensibile, sembra abbiano in realtà provocato effetti non voluti che però vanno considerati.

Per quanto riguarda i decreti attuativi, questione sollevata successivamente anche da altri interventi, come ho già detto ho costituito un nuovo sistema di programmazione e monitoraggio dei decreti e devo dire che da

questi primi quindici giorni di funzionamento del sistema vedo una certa accelerazione, sia nelle interazioni con altri Ministeri, sia nella firma. Per esempio, questa mattina ho firmato un decreto di attuazione di una norma del 2019.

Sul tema del «decreto commissariamento» è stato segnalato che intanto abbiamo bisogno di finalizzarlo per poi naturalmente preparare il secondo. Sul primo aspetto abbiamo chiesto a tutte le stazioni appaltanti e ai commissari il cronoprogramma delle attività previste da adesso in avanti. È un quadro composito, perché ricordiamo che il decreto che verrà preparato riguarda opere stradali, opere ferroviarie, opere idriche e quant'altro. Tale quadro di riferimento verrà illustrato insieme alla pubblicazione del decreto o dei decreti, perché è importante sapere cosa ci si può aspettare.

È stato richiamato, forse proprio dal senatore Fede nell'ultimo intervento, il tema delle aspettative. Ecco, se qualcuno si aspetta di vedere i cantieri all'opera per quelle 58 opere il giorno dopo nutre una aspettativa irrealistica, perché molti dei commissari, in realtà, hanno come primo compito quello di sbloccare talvolta la progettazione, talvolta la progettazione degli studi di fattibilità, talvolta i cantieri, ed è dunque questo quadro che offriremo al Parlamento e al Paese, insieme ai decreti, per capire cosa ci possiamo aspettare da ora in avanti.

Certamente il tema delle infiltrazioni della criminalità organizzata è molto importante per il Ministero ma non solo; per questo il lavoro con ANAC procede di pari passo – prima parlavo di reingegnerizzazione e semplificazione – con l'idea, della quale ho parlato anche con il ministro Colao, di fare un investimento importante per la digitalizzazione di tutti i processi che riguardano gli appalti e i contratti. Questo sarebbe un modo per aumentare la trasparenza e consentire la tracciabilità delle diverse azioni.

La senatrice Lupo ha sottolineato il tema del trasporto aereo, certamente molto complesso. Abbiamo chiesto ad ANAC un aggiornamento delle previsioni sui flussi di traffico e sul funzionamento degli aeroporti e certamente ha ragione: bisogna interconnettere il traffico passeggeri con quello delle merci e con il sistema cargo. Posso dirle che questa mattina ho incontrato proprio il direttore generale del trasporto aereo per un confronto approfondito su tali questioni e che il disegno di legge sul sistema aereo è certamente un punto di riferimento importante per le riflessioni che si stanno svolgendo anche all'interno del Ministero.

Ringrazio il senatore Margiotta per aver sostenuto nel suo intervento non solo l'idea della semplificazione ma anche della reingegnerizzazione. Questo si potrebbe applicare anche al tema delle risorse idriche, da lui sollevato, nei rapporti tra il Ministero della transizione ecologica, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministero dell'agricoltura. Sono sicuro che questo sarà uno dei temi trattati dal neonato Comitato interministeriale per la transizione ecologica, visto che la gestione delle risorse idriche è uno dei temi su cui lavorerò.

Ho annotato la questione dell'Ente irrigazione e farò un approfondimento su questo aspetto, così come sul tema del progetto di disegno di

legge sulla rigenerazione urbana, che ho già approfondito con alcuni esponenti della Commissione che ci stanno lavorando, anche in funzione del possibile assorbimento di alcuni punti del disegno di legge sul consumo di suolo che invece non sembra avanzare con la necessaria rapidità.

La proposta del senatore Margiotta di formare una Commissione sull'argomento è buona e vi torneremo con il Parlamento. Mi sembra un'idea cui dare seguito, visto che era già stata preparata prima del cambiamento del Governo.

Senatrice Drago, riguardo al tema dell'investimento sull'alta velocità e la connessione con le reti regionali, in particolare della Calabria ma non solo, come ho già avuto modo di dire in una precedente audizione, è in fase di finalizzazione lo studio di fattibilità per l'alta velocità «completa» della Salerno-Reggio Calabria. Ho avuto nuovamente una interazione con Ferrovie dello Stato su questi aspetti e non appena lo studio di fattibilità sarà pronto lo presenteremo alle Commissioni, in modo da aprire un dibattito su questo tema.

Per quanto riguarda il collegamento stabile sullo Stretto di Messina, vorrei essere chiaro anche rispetto a quanto riportato dalla stampa: nei precedenti incontri con le Commissioni parlamentari ho segnalato che la Commissione istituita dal ministro De Micheli sull'argomento è in fase di completamento del proprio rapporto. Ho chiesto un'integrazione su questo lavoro che è in fase di finalizzazione. Non ho espresso punti di vista sulla questione dell'attraversamento stabile, perché attendo il lavoro della Commissione. Detto questo, ho indicato che le opere per un eventuale attraversamento stabile dello Stretto non sono inserite nel PNRR perché la data del 2026 non è negoziabile e non è emendabile, essendo parte del regolamento approvato dall'Unione europea. Ricordiamo che nelle regole del PNRR non è la spesa che conta: entro il 2026 i lotti devono essere in esercizio e fruibili. Non è un caso che entro il 2026 (faccio l'esempio delle ferrovie) ci siano non l'intera Salerno-Reggio Calabria, ma solo dei tratti, perché entro quella data devono essere in esercizio e fruibili dai cittadini e dalle imprese. Se così non fosse, non arriverebbero i rimborsi delle spese anticipate dal Governo. Questo è il punto. Distinguiamo bene tra la materia delle scelte (ripeto che attendo i risultati ormai imminenti di questa Commissione) e l'inclusione o meno nel PNRR.

Colgo naturalmente l'indicazione della senatrice sul tema dei sistemi di trasporto anche in questa contingenza. Come ho già detto in altre occasioni, è stato istituito un gruppo di lavoro al fine di aumentare la sicurezza dei trasporti ora e in funzione della ripartenza del turismo (e non solo), grazie all'avanzamento della campagna vaccinale. Questo gruppo sta avendo contatto con gli aeroporti e i gestori delle linee ferroviarie perché si tratta di assicurare la sicurezza lungo tutto l'itinerario e non soltanto su singoli tratti e ciò ha una certa complessità.

La senatrice Drago si è soffermata sul tema del trasporto locale; vorrei specificare meglio ciò che ho detto in precedenza con riferimento ai fondi già stanziati e utilizzati dai Comuni, che hanno la responsabilità di assicurare i trasporti locali. Desidero ricordare che il Ministero, al

fine di erogare i contributi stanziati, ha realizzato un monitoraggio da cui, in via provvisoria e fino alla conclusione dell'anno scolastico 2020-2021, risultano programmati complessivamente servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale per più di 85 milioni di chilometri (considerati come indicatore *standard* per queste misure e, quindi, autobus per chilometro e treno per chilometro), a fronte di un onere stimato in 320 milioni di euro. L'offerta è stata aumentata, ma ciò non esclude che vi possano essere problemi e criticità.

I citati tavoli, previsti dal DPCM a livello di prefetture per la soluzione dei problemi a livello locale, dovrebbero consentirci di fare un passo in avanti importante. Anche questo è di competenza, a livello locale, delle autorità coinvolte, ma il monitoraggio che abbiamo creato a livello nazionale – e questa è una novità – ci darà a breve un quadro della situazione per operare gli interventi necessari per risolvere eventuali strozzature.

È stata citata l'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino meridionale, su cui faremo un approfondimento specifico.

Quanto al trasporto turistico, la riconversione del parco macchine riguarda non solo questo settore, ma – più in generale – tutto il parco macchine sia private che pubbliche. Da questo punto di vista, nel PNRR sono previsti interventi significativi per il trasporto pubblico locale, ma mi rendo conto che il problema è molto più ampio e richiede investimenti maggiori.

Come detto dal senatore Cioffi, la normativa urbanistica e il futuro dell'offerta di edilizia popolare impongono un ragionamento estremamente ampio, che contiamo di fare con la nuova organizzazione del Ministero. Tuttavia, in questo momento non mi sento di assumere alcun impegno preciso, proprio perché vi è necessità di una valutazione approfondita. Le norme sono decisamente datate, ma la loro revisione richiede un'attenzione estremamente alta.

Il senatore Ruspandini si è soffermato sul tema delle strade provinciali, esprimendo delle preoccupazioni che condivido in pieno. Per questo motivo, come detto nel corso della mia relazione, 1.150 milioni di euro sono destinati a ponti, viadotti e strade provinciali. Il testo del decreto per la distribuzione di questa somma è stato inviato alla Conferenza unificata e, se ci sarà il parere positivo, verrà emanato. Ripeto, stiamo parlando di 1.150 milioni di euro per ponti, viadotti e strade provinciali.

La questione Alitalia è complessa e le interlocuzioni sono in corso. Rispetto ai 500 milioni di euro per i ristori a favore del settore, confermo che la fase istruttoria del decreto è in conclusione, ma ricordo che è prevista un'interlocuzione con la Commissione europea per evitare i rischi di incorrere in un'infrazione comunitaria. Pertanto, prima ancora della richiesta dei pareri al Parlamento, è necessaria questa interlocuzione con la Commissione europea.

C'è poi il tema dell'ammodernamento in senso ecologico delle flotte, di cui si è parlato nell'evento di Assaeroporti. La buona notizia è che all'interno del PNRR dovrebbe esserci un finanziamento proprio in questa

direzione, che si somma ai finanziamenti, di cui abbiamo già parlato, per il *cold ironing* nei porti.

Sul tema dell'attraversamento dello Stretto di Messina ho già risposto.

Alla senatrice Pergreffi posso dare due risposte. Quanto alla Milano-Cortina 2026, ricordo che ci sono due tipi di opere e che noi siamo competenti su quelle che riguardano le infrastrutture e non le infrastrutture sportive. Proprio in questi giorni abbiamo fatto una valutazione per accelerare la costituzione della società dedicata e anche per comprendere se alcune di queste opere richiedono un commissariamento, in analogia a quanto è stato già proposto, su cui abbiamo avuto il parere favorevole delle Commissioni. Proprio in questi pareri questo tipo di opere per le Olimpiadi sono segnalate come particolarmente rilevanti. Posso dire che stiamo operando esattamente così come richiesto dal vostro parere, facendo l'approfondimento tecnico.

Sui decreti attuativi ho già risposto. Posso aggiungere che il tema dell'accelerazione dei decreti attuativi è stato tra quelli che ho sollevato nei primissimi giorni del mio mandato.

Infine, senatore Campari, per quanto riguarda le motorizzazioni e il tema della proroga del DUC, pensiamo di proporre un intervento per una limitata proroga temporale dopo un'analisi di ciò che sta accadendo nei provvedimenti in preparazione. Ho visitato gli uffici del Ministero che sovrintendono al funzionamento delle motorizzazioni e dunque i temi che il senatore ha citato – revisione dei mezzi pesanti, l'esame delle patenti – sono stati oggetto di una discussione con il direttore competente, ma naturalmente, come il senatore spesso ha richiamato, i problemi di personale nelle motorizzazioni sono estremamente seri. Dico soltanto che ho personalmente sollecitato il Ministero dell'interno per rendere digitale anche una delle procedure che invece sono ancora basate su documenti cartacei, ad esempio quella relativa allo smarrimento della patente, in maniera tale da velocizzare proprio il rilascio del documento.

Signor Presidente, credo di aver risposto alle diverse sollecitazioni ma naturalmente sono qui per eventuali approfondimenti.

LUPO (M5S). Signor Presidente, signor Ministro, avevo posto una domanda specifica sul parere che l'8^a Commissione ha dato sul piano industriale di Ita. Soprattutto ho rilanciato una tematica molto importante: ridimensionare drasticamente la flotta non è mai stato un bene nei piani industriali di Alitalia, quindi, al di là del fatto che bisogna parlare di flotta nuova e fare nuovi ordini, ci sono dei termini operativi e delle lungaggini per avere nuovi aeromobili che, a mio umile avviso, non sono compatibili con quello che potrebbe essere il rilancio del settore.

Le chiedo la gentilezza di darci aggiornamenti e cercare di avere la cura di considerare il parere del Parlamento, che è stato favorevole ma con una serie di osservazioni. Chiedo una gentilezza ma anche un riscontro istituzionale per il Parlamento che ha lavorato, di concerto con tutte le forze di maggioranza, per capire come dare un contributo fattivo e costrut-

tivo alla soluzione dei problemi della nostra compagnia di bandiera. Le risorse vanno investite per rilanciare il settore, non per ridurre drasticamente una flotta che, come era stato proposto, sarebbe stata ridotta già a 53 areoplani. Se si parla di un numero ancora minore, allora forse è il caso che rimandiate in Parlamento un'altra proposta da mettere ai voti. Se il piano industriale cambia di molto, infatti, non possiamo assolutamente – lo dico a nome del MoVimento 5 Stelle – essere d'accordo.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, onorevole senatrice, lei ricorda benissimo che era una bozza di piano industriale che Ita ha modificato per tenere conto anche delle osservazioni del Parlamento. Come sapete, è in corso la discussione con la Commissione europea esattamente su questi aspetti. Si tratta di un processo in divenire che questo Ministero, insieme agli altri Ministeri competenti, sta seguendo ad ogni passo, perché il piano industriale deve tenere presente molti aspetti. Lo ripeto: sappiamo che la discussione è in corso, quindi, al momento, non le posso dare un'indicazione precisa, ma non vi è dubbio che il parere della Commissione parlamentare è stato certamente preso in considerazione da Ita nella preparazione del nuovo piano industriale.

Ripeto: è una partita estremamente complessa, soprattutto resa più complessa dalle condizioni attuali del mercato del trasporto aereo, che hanno colpito duramente anche altre compagnie, molto più robuste di quella di cui disponiamo noi.

Ribadisco ancora una volta che l'intenzione del Governo è di avere un vettore robusto, in grado di partire rapidamente – per tornare ad una delle vostre osservazioni – perché la tempistica è assolutamente decisiva per poter agganciare la ripresa della stagione estiva e dei flussi di traffico. La partita è in corso e questa settimana noi avremo una nuova interazione con la commissaria vice presidente esecutiva della Commissione europea Margrethe Vestager, con la cadenza continua che avevamo annunciato all'inizio delle interazioni gestite dal nuovo Governo.

Vi ringrazio per la vostra attenzione.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro, a cui auguro buon lavoro da parte di tutta la Commissione. Siamo sempre a disposizione per ogni richiesta e interazione che si rendesse necessaria.

Dichiaro concluse le comunicazioni del Governo.

I lavori terminano alle ore 13,50.

