



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 74

7^a COMMISSIONE PERMANENTE (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI SULL'IMPATTO
DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI SUI BENI CULTURALI
E SUL PAESAGGIO

264^a seduta: martedì 12 ottobre 2021

Presidenza del presidente NENCINI

I N D I C E**Audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sull'impatto dei cambiamenti climatici sui beni culturali e sul paesaggio**

PRESIDENTE	Pag. 3, 9, 12
DRAGO (<i>FdI</i>)	8
GIOVANNINI, <i>ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i>	3, 9
MONTEVECCHI (<i>M5S</i>)	6
VANIN (<i>M5S</i>)	7

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-Italexit-Partito Valore Umano: Misto-I-PVU; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-l'Alternativa c'è-Lista del Popolo per la Costituzione: Misto-l'A.c'è-LPC; Misto-Liberi e Uguali-Ecosolidali: Misto-LeU-Eco; Misto-Movimento associativo italiani all'estero: Misto-MAIE; Misto-+Europa - Azione: Misto-+Eu-Az; Misto-Potere al Popolo: Misto-PaP.

Interviene il ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Enrico Giovannini.

I lavori hanno inizio alle ore 13,30.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sull'impatto dei cambiamenti climatici sui beni culturali e sul paesaggio

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sull'impatto dei cambiamenti climatici sui beni culturali e sul paesaggio.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, nonché la trasmissione televisiva sui canali *web*, YouTube e satellitare del Senato, 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 verrà redatto il Resoconto stenografico.

Cedo quindi la parola al ministro Giovannini, che ringrazio per la sua disponibilità.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, ringrazio lei e i Commissari per questa opportunità, che mi consente anche di riferire al Parlamento di cosa il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sta facendo proprio in questo campo, sia per fronteggiare la crisi climatica in atto, sia per preparare il Paese e il sistema infrastrutturale di mobilità agli effetti futuri della crisi climatica.

La crisi climatica è oggi una delle minacce principali per la salvaguardia del nostro modo di vivere e una delle sfide più importanti da affrontare a livello globale. Infatti, la crisi climatica non ha solo effetti importanti e decisivi sulla vita e il benessere delle persone e delle attività produttive, ma ha anche un effetto sul futuro. La necessità di prepararsi a un futuro effetto dalla crisi climatica è quindi un dovere della generazione attuale, non solo delle generazioni future.

Contrastare l'impatto della crisi climatica, mitigare l'effetto sulla biosfera e sugli ecosistemi dell'attività urbana, compresa quella di competenza di questo Ministero, è certamente un dovere, non solo alla luce degli impegni assunti a livello internazionale, ma assunto da questo Governo in particolare e ritenuto centrale nella propria azione.

Per questo ad aprile ho istituito una commissione, guidata dal professor Carlo Carraro, uno dei più grandi esperti mondiali di economia ambientale, membro dell'IPCC (*Intergovernmental panel on climate change*), che ha l'obiettivo di individuare come le sfide derivanti dai cambiamenti climatici impattano e impatteranno sulle infrastrutture nei sistemi di mobilità e di proporre iniziative per anticipare e mitigare i rischi ai quali il sistema infrastrutturale, anche a livello di singole città, è già esposto. L'obiettivo, in altri termini, è aumentare la resilienza dei nostri sistemi infrastrutturali e di rete e aumentare la capacità di adattamento ai cambiamenti climatici di questi sistemi.

Riceverò nei prossimi giorni la relazione conclusiva della commissione, che, se la Commissione è interessata, possiamo condividere e naturalmente discutere apertamente. Ovviamente, l'impostazione che abbiamo dato al Piano nazionale di ripresa e resilienza, coerentemente con i principi del *Next generation EU*, già tiene conto di questi elementi: penso soltanto agli investimenti per oltre 4 miliardi sul sistema dei porti, che sono estremamente esposti proprio agli effetti del cambiamento climatico.

Nonostante l'impegno globale nella lotta al cambiamento climatico, abbiamo moltissimo lavoro da fare, sia a livello nazionale che a livello europeo, e il pacchetto *Fit for 55*, che è stato recentemente proposto dalla Commissione europea, avrà importanti implicazioni per le politiche, non solo di questo Ministero, ma di tutto il Governo, e delle autorità anche a livello territoriale, perché senza il coinvolgimento degli enti territoriali la trasformazione e la transizione non saranno possibili.

Secondo le proiezioni contenute nell'ultimo *report* dell'IPCC, lo scioglimento delle calotte di ghiaccio dell'Antartide e della Groenlandia non si fermerà del tutto, anche se metteremo in campo le azioni necessarie a mitigare l'aumento dei gas climalteranti e dunque le emissioni di gas serra. È un fatto che l'innalzamento medio globale del livello dei mari sia pressoché raddoppiato negli ultimi trent'anni rispetto ai novanta precedenti, passando da 1,5 a 3 millimetri all'anno, così come è evidente l'intensificarsi di condizioni temporalesche estreme e di uragani a causa dell'aumento delle temperature.

Nello scenario come quello descritto, molte zone urbanizzate costiere nel mondo sono soggette a un elevato rischio di inondazioni. Uno studio pubblicato nel 2018 su «*Nature Communications*», concentrato sull'area del Mediterraneo, ha mostrato come circa l'87 per cento (tredici su quindici) dei siti patrimonio UNESCO dell'Italia sono situati vicino coste basse e dunque, come tali, sono da considerarsi a rischio. In particolare, i siti con un indice di rischio maggiore, su una scala da uno a dieci, sono la Laguna di Venezia, Ferrara e la zona del Delta del Po.

La commissione guidata dal professor Carraro ci aiuterà, con una disaggregazione territoriale, anche ad avere maggiori dettagli su questi aspetti, ma è evidente che il caso emblematico di Venezia, costantemente e anche storicamente minacciata da inondazioni e acqua alta, è un esempio – ahimè – drammaticamente perfetto per comprendere quanto sia necessario agire in fretta per proteggere il nostro patrimonio culturale dagli effetti

della crisi climatica. Non va sottolineato ancora, perché sappiamo tutti che questa è la situazione in cui si trovano Venezia e la sua Laguna, che dal 1987 sono nella lista del Patrimonio mondiale dell'UNESCO.

Questo Governo ha preso importanti provvedimenti per tutelare Venezia e la sua Laguna, come quello che esclude dal transito dei canali cittadini le navi di grande stazza. Tuttavia, da qualche decennio la sfida di salvaguardare questa città è divenuta molto più impegnativa, perché ha dovuto confrontarsi anche con i danni prodotti dalle alte maree. Non è un caso che proprio su Venezia sia nato e si sia sperimentato il Modulo sperimentale elettromeccanico, il famoso Mose, che è un'opera unica al mondo nella sua particolarità, nonché lo strumento a cui è affidata la salvaguardia dell'inestimabile patrimonio di Venezia. Esso, infatti, è l'unica barriera oggi esistente in grado di non modificare gli scambi idrici tra mare e laguna grazie alle barriere mobili che emergono dai fondali e solo in occasione di esigenze difensive. Il Mose è già progettato per maree alte fino a tre metri. Il successo del primo test di sollevamento del 10 luglio 2020 ha consentito nella stagione autunno-inverno 2020-2021 di utilizzare il Mose a scopi difensivi per maree superiori a 130 centimetri in 20 sollevamenti di salvaguardia, totali o parziali, eseguiti tra ottobre 2020 e febbraio 2021.

Naturalmente il Mose non può essere considerata un'opera a se stante, ma deve essere inserita in un contesto sistemico di difesa del territorio. Anche da questo punto di vista gli interventi che il Governo nei mesi scorsi ha deciso di avviare e ha finanziato vanno proprio nel senso della tutela della Laguna con interventi ora demandati al Presidente dell'Autorità di sistema portuale, che è anche commissario per questi interventi, non solo dunque per realizzare gli approdi temporanei, in attesa di una soluzione definitiva, per le grandi navi, ma anche proprio per migliorare la qualità del sistema lagunare.

In questo senso il Governo ha avviato un tavolo permanente che coinvolge tutti i soggetti che insistono sul territorio, anche in funzione della preparazione del momento in cui il Mose entrerà in piena operatività. Purtroppo, a causa dei ritardi passati e dei contenziosi che si sono generati con le imprese del consorzio che è stato coinvolto, proprio nella realizzazione del Mose, il momento in cui il Mose diventerà operativo slitta in avanti di circa un anno, un anno e mezzo. Tuttavia, proprio perché i prossimi mesi vedranno di nuovo l'uso del Mose in termini di difesa della Laguna di Venezia e, visto che è un'opera unica al mondo, abbiamo bisogno di questa fase di apprendimento e stiamo imparando a gestire al meglio anche il traffico lagunare in funzione dell'uso del Mose, è importante mettere tutti intorno a un tavolo. È questo il motivo del tavolo permanente.

Concludo con riferimento al ruolo del Ministero, che è fortemente impegnato ad accelerare la transizione ecologica nel settore delle infrastrutture e della mobilità, anche al fine di raggiungere gli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile e del *green deal* europeo.

L'attenzione e la sensibilità del Governo su questo tema è evidente se si guarda ai fondi del PNRR: circa il 40 per cento delle risorse saranno destinate a progetti e iniziative che contribuiscono a raggiungere gli obiettivi

climatici. Guardando invece ai quasi 62 miliardi, che sono la quota allocata al nostro Ministero, il 56 per cento delle risorse è allocato in investimenti da realizzare nelle Regioni del Sud e quasi il 76 per cento a investimenti che contribuiranno a contrastare il cambiamento climatico. In particolare, gli investimenti e i progetti in cui è impegnato il Ministero hanno a che fare con l'Alta velocità ferroviaria, il rafforzamento delle reti ferroviarie regionali, la digitalizzazione per migliorare la sicurezza stradale, il miglioramento delle abitazioni e delle infrastrutture sociali, e hanno come obiettivo proprio quello di migliorare la qualità della vita delle persone, la competitività delle imprese, al contempo salvaguardando l'ambiente.

Uno degli interventi che è stato avviato è il Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare (PINQua), che è stato definito dal Governo precedente, ma che noi stiamo attuando, e che proprio a valere sul PNRR, con 2,8 miliardi dei fondi aggiuntivi, è stato finora in grado di finanziare circa 160 progetti di riqualificazione urbana, anche in un'ottica di superamento delle disuguaglianze e di riduzione dei rischi di ambientali in tantissime città. Parliamo di 3,2 miliardi di euro; ci sono ancora nel portafoglio progetti che potrebbero essere finanziati, per circa 1 miliardo, e speriamo che ciò possa accadere attraverso altri strumenti finanziari.

In conclusione, Presidente, quello dei trasporti e delle infrastrutture è certamente uno dei settori cruciali per vincere la lotta contro il cambiamento climatico e ridurre i danni che questo infliggerà anche al nostro patrimonio culturale. Abbiamo bisogno di anticipare i tempi e, dunque, tra le proposte che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha fatto al Ministero dell'economia e delle finanze vi è la creazione di un fondo pluriennale per l'adattamento ai cambiamenti climatici. Gran parte di quello di cui vi ho parlato riguarda infatti interventi per la mitigazione rispetto alla crisi climatica, ma credo che sia arrivato ormai il momento di investire in modo pluriennale e permanente anche sull'adattamento al cambiamento climatico, che è ormai presente e resterà con noi anche nei prossimi anni.

MONTEVECCHI (*M5S*). Signor Presidente, ringrazio il ministro Giovannini per essere qui con noi oggi e per la sua relazione. Poiché ritengo che la senatrice Vanin intervenga su Venezia, eviterò tutta la parte a ciò connessa.

Lei prima ha parlato di salvaguardia dell'ambiente. Quando parliamo di infrastrutture parliamo anche della necessità di coniugare le esigenze di realizzazione di nuove infrastrutture con le esigenze di semplificazione di alcune procedure, ma anche con l'esigenza costituzionalmente garantita della tutela del paesaggio e del nostro patrimonio ambientale. Le chiedo quindi se abbia attivato delle forme di monitoraggio rispetto alla traduzione, da parte degli enti locali, delle norme nazionali sulla semplificazione e anche rispetto all'esecuzione dei progetti o all'attività svolta, per capire se le iniziative assunte e le normative otterranno il risultato desiderato, ovvero quello di semplificare le procedure, senza tuttavia porre in conflitto e sacrificare gravemente alcuni diritti che le ho elencato;

penso soprattutto, poiché siamo in 7^a Commissione, alla tutela del paesaggio e del patrimonio culturale.

Tra le competenze del suo Ministero c'è anche la casa e la residenzialità e sappiamo che uno degli obiettivi che dobbiamo raggiungere è l'abbattimento del consumo di suolo, per arrivare al grado zero entro il 2050. Vorrei capire quale sia la visione del suo Ministero in materia di edilizia residenziale pubblica e *housing* sociale, considerato che abbiamo questo obiettivo e dobbiamo assolutamente tutelare, ma soprattutto rigenerare, il verde all'interno delle nostre città. Dobbiamo inoltre considerare che l'edilizia residenziale pubblica potrebbe essere la fonte propulsiva per rendere sempre più capillare la distribuzione delle esperienze delle comunità energetiche e potrebbe essere un motore di rigenerazione non solo sociale, ma ambientale, diffusa nelle città. Teniamo conto che purtroppo oggi, quando parliamo di rigenerazione, ci riferiamo solo ad una parte di essa, cioè alla rigenerazione edile, contro cui non nutro alcuna critica e va benissimo, se non fosse che si tende a prediligere il nuovo e il costruito, anziché andare a spingere sul recupero e riutilizzo dell'esistente.

Infine, in materia di trasporti, lei sa bene come occorra incentivare infrastrutture verdi, blu e tutte le forme di mobilità dolce ed ecosostenibili, anche per quanto riguarda i percorsi turistici. Questa Commissione se ne sta occupando in modo approfondito, grazie al lavoro del nostro presidente Nencini e della collega Saponara in particolare, nonché della collega Russo che si è occupata di cammini. Le chiedo se vi è nella visione del Ministero un'implementazione e la volontà di sostenere sempre di più un potenziamento di queste reti di connessione tra i cittadini e il proprio patrimonio, ma anche in generale tra i cittadini e il luogo di lavoro.

VANIN (M5S). Signor Presidente, ringrazio il Ministro per questa audizione e per tutte le cose che ci ha detto.

Vorrei segnalare al Ministro alcune criticità su Venezia. La prima è che ci sono importanti aspettative da parte della città e dei cittadini tutti per la nomina della presidenza dell'Autorità per la Laguna: è una nomina estremamente importante, per la quale i cittadini nutrono grandissime aspettative, soprattutto nel ricordo di ciò che è successo con il Mose; è ancora una ferita aperta, per la quale i veneti e i veneziani sono ricordati nel mondo, a causa dello scandalo delle tangenti e non solo. Quindi, la nomina della Presidenza dell'Autorità della Laguna per noi è fondamentale. Dovrà essere una persona competente, ma soprattutto di grande rigore e serietà. Auspichiamo che la persona scelta soddisfi adeguatamente queste aspettative.

Lei ha poi parlato dell'Alta velocità; il PNRR finanzia per Venezia il progetto dell'Alta velocità per l'aeroporto Marco Polo. So che conosce bene la problematica e il progetto del cosiddetto «cappio»; purtroppo è già stato approvato nel precedente decreto-legge, ma le segnalo che, oltre al problema del borgo, che – come abbiamo verificato – verrà completamente smantellato, siamo in pieno sito UNESCO. La prego quindi di avere grande attenzione per questa situazione, perché sappiamo che è un

problema molto serio, vista la parte tecnica del progetto, che prevede la realizzazione di una galleria; siamo a bordo laguna e ci saranno tantissime problematiche.

Lei ha parlato delle grandi navi e della crocieristica nella Laguna di Venezia. Tutti abbiamo accolto con grande favore la decisione del Governo di limitare l'accesso della grande crocieristica nel bacino di San Marco, ma in molti ci chiediamo se la scelta di spostarle indietro, quindi di farle entrare a Marghera, non sia il modo per nascondere un problema che diventerà molto più grande, perché sappiamo che per farle entrare si dovranno scavare canali, ci dovrà essere una manutenzione particolare e temiamo veramente lo stravolgimento dell'equilibrio della Laguna stessa.

Ultima considerazione: il Mose in questi decenni ha assorbito tutte le risorse economiche che erano state destinate a Venezia. Mi fa piacere sentire che ci sarà un tavolo condiviso con tutti gli attori della città e non solo, ma ad oggi la situazione è che non è collaudato e non è finito. La sua progettazione prevedeva di alzare le paratoie a 110 centimetri, oggi invece si continua a parlare di 130, il che significa che un quarto, quasi metà città viene completamente allagata. La decisione di alzare le paratoie a 130 centimetri o meno finora è spettata, o comunque è stata portata avanti, dal Commissario straordinario per il Mose. Pertanto, la nomina della presidenza dell'Autorità per la Laguna di Venezia secondo noi è urgente, urgentissima, proprio per mettere a sistema tutte le situazioni che coinvolgono la città e i suoi cittadini.

DRAGO (*Fdi*). Signor Ministro, vorrei porre alla sua attenzione, vista la tematica che trattiamo, il fatto che il territorio italiano è ad alta sismicità e ci sono zone in cui questa sismicità è maggiore. Abbiamo visto negli anni la costituzione di strutture commissariali per ogni zona terremotata; tra l'altro, nel decreto-legge «infrastrutture» l'articolo 16 è destinato proprio ai commissari straordinari.

Mi chiedo se sia stata considerata l'ipotesi, magari per un risparmio anche a livello di bilancio nazionale, di istituire nel Ministero delle infrastrutture un dipartimento specifico, in maniera tale che questa tematica possa essere affrontata da un'unica persona, con possibilità di accentrare le funzioni, quindi non a livello centrifugo ma centripeto.

Sul tema delle microzonazioni, in Provincia di Catania a luglio ci sono state consegnate quelle di primo livello; nel 2018 abbiamo avuto il sisma di Santo Stefano, ma dovremmo procedere con altre microzonazioni, ad esempio di terzo livello, per permettere dei piani comunali per la ricostruzione. In questa progettualità, nell'obiettivo che anche il Governo si è posto di tutela ambientale, quale spazio viene dedicato agli eventi sismici? È pur vero che non possono essere collegati agli eventi climatici, ma nella gestione del primo intervento gli eventi sismici sono stati coincidenti con il dissesto idrogeologico.

L'altra questione riguarda il ponte sullo Stretto di Messina; le chiedo a che punto siamo della valutazione e se vi sia una rivisitazione del lavoro già portato avanti, nella terza fase progettuale. Sappiamo tutti che sono

quattro le fasi progettuali per la realizzazione di un'opera. Vorrei sapere a che punto sia il lavoro, visto e considerato che nel primo caso, nel progetto a campata unica, anche le valutazioni di impatto ambientale (VIA) erano già state depositate.

PRESIDENTE. Non essendovi altre richieste di intervento, ne approfitto per ricordarle, signor Ministro, visto che abbiamo discusso diffusamente anche oggi del nodo Venezia, che questa Commissione – se non ricordo male con voto unanime – il 16 marzo scorso approvò una risoluzione, dopo aver fatto un ciclo di audizioni e dopo una visita presso la Basilica e l'isola di San Marco, in cui si chiedeva un intervento del Governo. Visto che dalle notizie che avevamo raccolto non eravamo tanto in presenza di una questione legata a mancanza di fondi, quanto a problemi di natura amministrativa e relativi a una gara d'appalto (vedo che il Ministro annuisce, perché ricorderà che ne parliamo), la questione è rimasta appesa; la situazione dell'isola e della Basilica naturalmente non è migliorata, le tessere di mosaico dei pavimenti non vivono una stagione felice e nemmeno gli amboni. Siamo di fronte – come lei ha ricordato – ad uno dei beni dell'umanità tradizionalmente inseriti non solo dall'UNESCO, ma dal senso comune, tra i beni che vanno protetti.

La mia considerazione è se il Governo non intenda, anche attraverso un lavoro da farsi grazie alla risoluzione approvata dalla 7^a Commissione del Senato all'unanimità, provare a dare seguito alle conclusioni che allora delineò la Commissione.

Le cedo la parola per la replica, signor Ministro.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, seguirò l'ordine dei quesiti. Senatrice Montevocchi, il tema delle infrastrutture sostenibili l'ho voluto proprio mettere al centro anche del cambio di nome del Ministero, perché, diversamente da quello che talvolta erroneamente si dice, noi non ci chiamiamo «Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibile», ma «della mobilità sostenibili», perché sostenibili devono essere sia le infrastrutture che la mobilità.

Proprio per questo, in fase di attuazione del PNRR ma non solo, abbiamo rivisto in profondità le linee guida per la realizzazione del piano di fattibilità tecnico-economica, che è il momento centrale su cui, nella nuova reingegnerizzazione dei processi autorizzativi, sia la valutazione di impatto ambientale che quella sul paesaggio e sulla sicurezza delle opere vengono effettuati. Ebbene, i piani di fattibilità tecnico-economica devono contenere esplicitamente delle valutazioni su come quel progetto in particolare, proveniente da una particolare impresa, contribuisce alla lotta al cambiamento climatico, alla riduzione delle disuguaglianze, eccetera. Questo elemento è stato inserito in profondità e sarà alla base di tutti i bandi che dovranno essere effettuati dai soggetti attuatori. Analogamente abbiamo inserito nei criteri della proposta di legge delega sulla riforma dei contratti questo tipo di impostazione per poi estendere questo approccio anche agli altri contratti non legati al PNRR.

Senatrice Montevecchi, stiamo certamente realizzando un monitoraggio sul comportamento degli enti attuatori; anzi, essendomi occupato di sistemi informativi per qualche decennio nella mia vita precedente, l'ho visto la settimana scorsa e ne sono rimasto molto positivamente impressionato. Questo monitoraggio, anche rispetto a questi aspetti, fa parte delle iniziative che abbiamo assunto alcuni mesi fa.

Lo stesso vale per la semplificazione procedurale, che però non ha tagliato alcuna fase autorizzativa – voglio sottolinearlo – sia sulla valutazione d'impatto ambientale, che sulla valutazione sul paesaggio e sulla sicurezza. Ho voluto rimettere il dibattito pubblico al centro del processo di pianificazione e realizzazione delle opere: anche questo è un bene culturale, ancorché non fisico. Tutti questi elementi vengono realizzati in parallelo e non in sequenza, il che consente di guadagnare tempo senza rischiare di arrivare lunghi sull'attuazione delle opere previste dal PNRR.

La sua seconda domanda, senatrice Montevecchi, riguarda il tema del consumo di suolo e della rigenerazione urbana. Stiamo lavorando in queste settimane in modo estremamente operativo, rispettosi delle diverse funzioni istituzionali, con la Commissione 13^a del Senato che sta elaborando proprio il disegno di legge sulla rigenerazione urbana; un testo che era fermo da quasi due anni e che riteniamo sia assolutamente centrale e coerente con le politiche perseguite dal Governo e dall'Unione europea. Speriamo di poter rapidamente arrivare a sbloccare la situazione. Nel frattempo, la distribuzione dei 3,2 miliardi al PINQua (Programma innovativo nazionale sulla qualità dell'abitare) ha dimostrato che i progetti nuovi che sono stati selezionati e vengono finanziati vanno esattamente nella direzione che lei diceva, cioè di riqualificazione dell'esistente e non di nuova costruzione.

Tra l'altro, nel decreto-legge che ho firmato la scorsa settimana, abbiamo introdotto esplicitamente il principio, tipico del *Next generation EU* e del PNRR, del «*do not significant harm*» (DNSH): questo vuol dire che i progetti finanziati per il PINQua non possono danneggiare significativamente l'ambiente e, d'altra parte, sono progetti che pensano proprio a una rigenerazione che non sia solo delle mura, tanto per capirci, ma anche dello stare insieme. Hanno una forte componente di sostenibilità sociale per generare collaborazioni e comunità vive all'interno delle nostre città.

Infine, in risposta alla sua domanda sulla mobilità sostenibile, non a caso il cambio di nome del Ministero dà la cifra del passaggio da un concetto un po' vecchio di trasporti a uno di mobilità, che è molto più ampio del semplice trasporto, con l'aggettivo sostenibile. Stiamo in questo senso orientando molti fondi del PNRR, ma ricordo che stiamo orientando – lei parlava delle piste ciclabili – anche i progetti che connettono le stazioni ferroviarie con le università, che sono un modo per offrire un'alternativa di mobilità dolce agli studenti, piuttosto che far loro usare i mezzi pubblici classici.

Mi faccia dire da questo punto di vista che sto insistendo – l'ho fatto ancor prima di assumere questa posizione – per la ricostituzione del Comitato interministeriale per le politiche urbane, proprio per dotare il nostro Paese di un'agenda urbana per lo sviluppo sostenibile, in analogia a quanto

esiste in altri Paesi e per integrare quella che oggi è la strategia per le aree interne. In quella sede, nel Comitato interministeriale per le politiche urbane, riteniamo che sia utilmente possibile, anzi doveroso, coordinare meglio le politiche dei diversi Ministeri e spero anche, a cascata, degli enti territoriali, proprio in una visione di sviluppo urbano sostenibile, che contempli sia la parte abitativa che quella della mobilità, insieme a tutti gli altri aspetti che compongono l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile.

Senatrice Vanin, in risposta alle sue domande sulla questione Venezia ad ampio spettro, noi non abbiamo immediatamente costituito nei mesi scorsi la nuova Autorità per la Laguna, perché – lo dico molto apertamente – prima ci siamo concentrati a risolvere i problemi operativi legati ai tanti problemi di Venezia. Tra questi, come sappiamo bene, vi è il contenzioso che ha bloccato l'attività del consorzio d'impresе che avrebbe dovuto completare e poi gestire i lavori di manutenzione del Mose; su questo abbiamo fatto molti passi avanti, credo ampiamente riconosciuti anche dalla società civile locale e dalle autorità locali. Quindi, poiché speriamo tra qualche settimana di chiudere questo aspetto legato al contenzioso e alla ripartenza dei cantieri, secondo quanto è stato previsto nel nuovo quadro programmatico, e i finanziamenti (oltre 500 milioni) dati da questo Governo per la fine del Mose, a quel punto credo sarà il momento ideale per procedere alla costituzione dell'Autorità per la Laguna. Naturalmente, non posso che condividere quello che lei ha detto sulla necessità di avere persone di alta qualificazione, estremamente serie, a capo della nuova Autorità per la Laguna.

Per ciò che concerne il progetto del collegamento ferroviario per l'aeroporto Marco Polo, il Consiglio dei ministri ha preso in considerazione le diverse alternative e ha confermato la soluzione cosiddetta «a cappio» che lei ha citato; naturalmente siamo consci del potenziale impatto che questa soluzione, d'altra parte doverosa e ottimale, può avere sull'ambiente ed è per questo che abbiamo chiesto a RFI, ma non solo, di fare valutazioni attente su come minimizzare l'impatto ambientale di un'opera così fondamentale, ma anche così rilevante per la Laguna.

La ringrazio dell'apprezzamento espresso rispetto all'azione del Governo sulle grandi navi. Certamente il Governo, che è andato in quella direzione, non ha alcuna intenzione di cambiare le carte in tavola o addirittura di assumere decisioni che possano determinare danni ancora peggiori all'ecosistema della Laguna. Per questo, come abbiamo detto anche al commissario che sovrintende a questi aspetti, la questione della tutela della Laguna è prioritaria rispetto alle scelte che verranno fatte.

Infine, sul Mose, come lei sa, la discussione sul momento ottimale per l'alzata delle barriere ha punti di vista diversi. Il progetto è definito per alzarsi ed essere operativo dai 110 ai 130 centimetri. Il Comitato aveva definito 130 centimetri e stiamo aspettando una serie di verifiche tecniche per essere sicuri che tutto il sistema possa funzionare correttamente. L'idea di alzare le barriere a 110 centimetri non è minimamente esclusa, anzi, ma è una decisione che va assunta sulla base di queste ulteriori valutazioni.

Senatrice Drago, sulla questione dei commissari, abbiamo scelto di non avere una struttura onnicomprensiva, ma di costituire un punto di contatto che supporta l'attività dei commissari. Vorrei ricordare che alcuni commissari si occupano di opere ferroviarie, altri di opere stradali, altri ancora di opere pubbliche, di caserme e così via; quindi, abbiamo scelto di avere un punto di contatto che sia l'interfaccia con tutti i nostri dipartimenti. Vorrei ricordare che ho delegato ai Sottosegretari e Vice Ministri una responsabilità settoriale per seguire in particolare commissari che si occupano di ferrovie, strade, eccetera.

Il tema della sicurezza sismica è una questione alla quale il nostro Paese ha dedicato poca attenzione, perché sappiamo benissimo quali sono i rischi nel nostro Paese. Tra l'altro, stiamo lavorando intensamente con il commissario alle opere del cratere, legato al terremoto di Amatrice, proprio per orientare gli investimenti e le infrastrutture nella direzione della resilienza anche a fenomeni sismici, non soltanto a fenomeni climatici.

Per ciò che concerne il ponte sullo Stretto di Messina, sappiamo bene ormai qual è la situazione; ho già riferito in Parlamento più volte sull'argomento e ho riferito anche che il progetto che era stato realizzato non ha mai risposto a una serie di osservazioni, tra cui le prescrizioni della VIA. Naturalmente nello studio di fattibilità che è in fase di preparazione e verrà lanciato prossimamente, tutto quello che è stato fatto in passato andrà considerato, non solo per non sprecare i fondi pubblici già orientati in quella direzione, ma anche per beneficiare delle analisi che sono state fatte, anche di tipo sistemico e di tipo geologico, sia nell'area interessata dal ponte a campata unica, sia in altre aree dello Stretto di Messina.

Infine, Presidente, sulla questione dei lavori per la messa in sicurezza della Basilica di San Marco, le posso dire che la progettazione è stata avviata e che l'attuazione è legata proprio alla situazione del Consorzio Venezia nuova, di cui ho parlato prima, che speriamo in qualche settimana di riuscire a sbloccare in modo definitivo. Non appena questa situazione verrà chiarita, le attività riprenderanno rapidamente, anche per ciò che concerne la messa in sicurezza della meravigliosa Basilica di San Marco.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la puntualità delle sue risposte. Le chiederei la cortesia di inviare alla Presidenza della Commissione la documentazione di cui si è avvalso per la sua relazione, per poterla valutare appieno.

Dichiaro conclusa l'audizione.

I lavori terminano alle ore 14,15.