



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 2

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica)

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

6^a seduta: giovedì 1° dicembre 2022

Presidenza del presidente FAZZONE

INDICE

Comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulle linee programmatiche del suo Dicastero

PRESIDENTE	Pag. 3, 12, 18 e <i>passim</i>	FREGOLENT (Az-IV-RE)	Pag. 15
ASTORRE (PD-IDP)	20	GERMANÀ (LSP-PSd'Az)	15
BASSO (PD-IDP)	22	PETRUCCI (Fdl)	29
BERGESIO (LSP-PSd'Az)	26	ROSA (Fdl)	27
* DE PRIAMO (Fdl)	21	ROSSO (FI-BP-PPE)	12
DI GIROLAMO (M5S)	30	SALVINI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti	3, 16, 23 e <i>passim</i>
* FAROLFI (Fdl)	31	SALVITTI (Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE)	28
FINA (PD-IDP)	28	SIGISMONDI (Fdl)	18
FLORIDIA Aurora (Misto-AVS)	13	SIRONI (M5S)	25

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: Azione-Italia Viva-RenewEurope: Az-IV-RE; Civici d'Italia-Noi Moderati (UDC-Coraggio Italia-Noi con l'Italia-Italia al Centro)-MAIE; Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE; Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE: FI-BP-PPE; Fratelli d'Italia: FdI; Lega Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: LSP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Per le Autonomie (SVP-Patt, Campobase, Sud Chiama Nord): Aut (SVP-Patt, Cb, SCN); Misto: Misto; Misto-ALLENZA VERDI E SINISTRA: Misto-AVS.

Interviene il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Salvini, accompagnato dal capo di Gabinetto, consigliere Alfredo Storto, dal capo dell'ufficio legislativo, consigliere Elena Griglio, dal capo della segreteria tecnica, dottor Francesco Lucianò, e dal portavoce, dottor Matteo Pandini.

I lavori hanno inizio alle ore 8,05.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulle linee programmatiche del suo Dicastero

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulle linee programmatiche del suo Dicastero.

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

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

Prima di cedere la parola al Ministro, preannuncio che, considerando che abbiamo tempo fino alle ore 9,30, dopo che il Ministro avrà esposto la sua relazione gli rivolgeremo alcune domande, a cui risponderà direttamente, mentre di altre prenderà appunti, per tornare in un'occasione successiva a darci spiegazioni più incisive.

Ringraziandolo per la sua disponibilità, cedo ora la parola al Ministro.

SALVINI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, svolgerò un'illustrazione la più concisa possibile, perché mi interessa ascoltare i vostri pareri e raccogliere i vostri quesiti.

Desidero sviluppare queste comunicazioni sulle linee programmatiche del Dicastero che ho l'onore di presiedere in due brevi parti: nella prima, intendo consegnarvi una fotografia attuale del Ministero e delle iniziative che lo riguardano; nella seconda, darò conto delle azioni che intendo avviare in ciascun ambito d'interesse.

Premetto che il cambio di nome è una scelta, più che contenutistica, di efficacia e di efficienza: c'era una voce di bilancio di 800.000 euro per

cambiare *server*, carta e quant'altro, che ho preferito venissero dedicati altrove, quindi la sostenibilità la esploreremo con i fatti e non con la denominazione del Ministero, che torna ad essere « delle infrastrutture e dei trasporti » (MIT), com'è stato a lungo.

Oggi è il quarantesimo giorno dal giuramento: in questi primi quaranta giorni, il Ministero ha riscontrato alcune criticità che riguardano l'allocazione delle risorse, la concreta realizzazione degli interventi programmati, l'organizzazione del Ministero e la sua attività amministrativa. Da questi primi giorni di presenza abbiamo notato che il Ministero in alcuni fronti ha smarrito la sua *mission*, trovando risorse, strutture e comitati preordinati a scopi e finalità che non sempre hanno a che vedere con i compiti che la legge attribuisce al Ministero e una linea non sempre univoca del personale a tutti i livelli (funzionari e dirigenti).

Il personale stesso sconta peraltro croniche carenze di organico – non è una nostra esclusiva – a livello sia centrale sia soprattutto territoriale (da alcuni di voi mi sono già arrivate segnalazioni in questo senso): penso ad esempio agli uffici periferici delle motorizzazioni civili o ai provveditorati interregionali. Le motorizzazioni in vent'anni sono passate da 7.000 a poco più di 2.000 dipendenti e vi sono provveditorati interregionali il cui personale ammonta complessivamente a meno di 1.400 persone. Capirete che questi due numeri (2.600 e 1.400, rispettivamente riferiti a motorizzazioni e provveditorati) difficilmente permettono una risposta efficace in termini di tempi e di interventi.

I trattamenti economici peraltro non sono del tutto in linea con gli altri Ministeri dello stesso peso e sicuramente non sono competitivi rispetto alle responsabilità e alle competenze richieste con concorsi che non sempre – anzi, quasi mai – arrivano a esaurimento per scarsa appetibilità del Dicastero stesso. Le recenti procedure concorsuali, anche legate all'attuazione del PNRR, non hanno consentito di colmare questo divario e hanno confermato anzi la scarsa appetibilità del Ministero rispetto alle professionalità tecniche richieste (ingegneri, geologi e architetti).

Altro elemento di disorientamento è legato alla mancanza di solide linee di coordinamento tra le varie componenti del Ministero, soprattutto tra la struttura tecnica di missione e le singole direzioni generali, fattore che genera indubbia confusione nella gestione dei processi decisionali e amministrativi.

Molte opere pubbliche, anche particolarmente rilevanti, risultano ad esempio finanziate solo in parte e con troppe e diverse fonti, alcune nazionali e altre europee, spesso con regimi contabili e temporali differenti. Ovviamente questo non aiuta né chi deve realizzare quell'investimento, né il Ministero, che deve svolgere attività di monitoraggio circa l'impiego delle risorse. Per darvi un'idea, nel bilancio del Ministero ci sono 8 miliardi di residui di parte capitale derivanti da un elevato numero di autorizzazioni di spesa, alcune delle quali risalenti addirittura a più di vent'anni fa. È evidente che qualcosa non ha funzionato e ciò vale sia

per la scelta degli interventi da finanziare sia per la loro concreta realizzazione.

Sul punto, tengo a sensibilizzare questa Commissione e i parlamentari più sensibili ai temi delle infrastrutture, dei trasporti e dei lavori pubblici, chiedendo ad esempio a cosa serva finanziare con un milione di euro una strada nei territori di spettanza di ciascuno la cui sola progettazione costa dieci volte di più (poi entreremo nel merito). Ci sono ad esempio 117 opere affidate e commissariate a 42 commissari, alcuni dei quali hanno più di dieci opere a testa da seguire come commissariamento, peraltro a titolo gratuito. Mi domando quanto possa essere efficace l'azione di un commissario se molti di questi interventi presentano fabbisogni finanziari di gran lunga superiori alle risorse effettivamente disponibili. Su questo punto stiamo cercando una soluzione che riconcili fabbisogni e coperture.

A ciò si aggiunga che i commissari, come dicevo, sono chiamati a svolgere il loro ruolo senza poter contare su strutture *ad hoc* per la singola opera, ma servendosi quasi sempre di quelle di ANAS e RFI, peraltro già impegnate nella realizzazione degli interventi previsti dai rispettivi contratti di programma.

Per quanto riguarda il PNRR, il Ministero è responsabile per investimenti PNRR per un importo di circa 39,7 miliardi di euro, la cui attuazione è monitorata attraverso 57 tra traguardi e obiettivi, di cui 47 investimenti e 10 riforme da conseguire entro il 2026.

Per quanto riguarda le riforme da realizzare, il Ministero ha conseguito tutti gli obiettivi: rimane da conseguire soltanto quella relativa all'istituzione di una piattaforma strategica nazionale per la rete di porti e interporti con termine fissato al secondo trimestre 2024 e non vi sono elementi per ritenere che la scadenza non sarà rispettata.

Per quanto riguarda invece i 47 investimenti, sussistono diverse criticità sulle varie linee di intervento. Vi faccio un esempio: le sperimentazioni relative all'idrogeno in ambito ferroviario e stradale presentano seri problemi anche solo sull'approvvigionamento sul mercato dei mezzi a idrogeno, molto banalmente.

Per quanto riguarda gli interventi ferroviari, si registrano alcuni ritardi sull'attuale *road map* di diverse procedure, per lo più relative alle mancate autorizzazioni di sovrintendenze archeologiche, belle arti e paesaggio e delle commissioni per la valutazione d'impatto ambientale. Inoltre, su alcuni investimenti – penso all'alta velocità Salerno-Reggio Calabria – non è ancora stato definito con i territori coinvolti il tracciato o su altri interventi, come la Roma-Pescara, sono emerse numerose criticità relative alla loro concreta fattibilità.

Occorre precisare che molte opere previste nel PNRR sono soltanto in minima parte finanziate con risorse europee e in larga parte coperte dal fondo complementare, cioè con risorse nazionali. Questo ci permetterà fortunatamente di svolgere un esame più flessibile circa il loro interesse a che siano effettivamente portate avanti e realizzate.

Per quanto riguarda il settore idrico, il PNRR contempla due linee d'intervento: una relativa a dighe e invasi, per i quali sono stati stanziati e ripartiti circa 2 miliardi di euro, e un'altra relativa alle perdite idriche, per le quali sono stati stanziati e ripartiti circa 900 milioni di euro.

In alcuni casi, la confusione dei ruoli e la stratificazione delle strutture incidono negativamente sul monitoraggio degli investimenti del PNRR, rispetto ai quali il dato si presenta frammentato e difficile da decodificare. I ritardi registrati nell'attuazione degli interventi del PNRR sono altresì legati all'aumento esponenziale dei prezzi, che ha determinato un incremento del costo a vita intera di tutte le opere pubbliche.

Per far fronte agli impatti del caro materiali sulle gare bandite e da bandire nel periodo 18 maggio-31 dicembre 2022, il Governo precedente ha istituito il cosiddetto fondo per l'avvio delle opere indifferibili, ripartito il 18 novembre scorso; per gli interventi di competenza del MIT sono stati assegnati 5,9 miliardi di euro, che comunque evidentemente non saranno sufficienti.

Veniamo ora ai capitoli relativi ad ANAS e a RFI.

Per quanto concerne ANAS, il Ministero sta provvedendo all'individuazione degli interventi da finanziare con le risorse stanziata nella legge di bilancio 2022, pari a 4,55 miliardi di euro (l'ultima riunione l'abbiamo fatta ieri al Ministero). È legittimo domandarsi come mai non siano state già ripartite queste risorse negli 11 mesi precedenti e, se si è stati costretti a farlo adesso, è per evitare di spendere le risorse iscritte nell'anno 2022. Comunque, una quota consistente di tale ammontare sarà prioritariamente destinata alla manutenzione della rete gestita da ANAS.

Per quanto riguarda RFI, il Ministero ha provveduto a firmare il nuovo contratto di programma, i cui contenuti sono stati definiti dal Governo precedente. Non escludo che tali contenuti possano essere rivisti, utilizzando le procedure previste dalla nuova normativa sul contratto di programma, con l'obiettivo di renderli maggiormente coerenti con gli obiettivi del nuovo Governo e soprattutto di efficientare la spesa prevista.

Un altro tema, una volta insediato al Ministero, è quello dell'annosa questione che riguarda gli interventi di diverso genere finanziati con la programmazione 2014-2020 del Fondo di sviluppo e coesione. Per questi interventi, altro tasto dolente, la normativa vigente fissa il termine del 31 dicembre per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV), a pena di definanziamento degli interventi medesimi. Le risorse complessivamente assegnate dal Dipartimento della coesione al Ministero ammontano a circa 21,4 miliardi di euro; di questi, al 31 ottobre 2022, risultano impegnati soltanto 8,8 miliardi di euro. Tali risorse sono assegnate a un numero ampio e variegato di soggetti attuatori – Comuni, Regioni, società di gestione, ANAS e RFI – e il mancato utilizzo di queste risorse in tempo utile rischia di ascrivere all'assenza di progetti concreti alla base degli interventi a suo tempo finanziati o all'incapacità dei soggetti attuatori di realizzare gli interventi. In alcuni casi, c'è il titolo del progetto e la cartellina è drammaticamente vuota.

Di concerto con il ministro Fitto, stiamo studiando iniziative nominative amministrative per salvare le risorse del fondo destinate a finanziare gli interventi più maturi dal punto di vista progettuale e/o procedurale.

Infine, il tema della revisione del codice dei contratti pubblici, che riguarderà questa Commissione e le Aule parlamentari a breve. Nella scorsa legislatura il Parlamento ha approvato una legge delega al Governo affidando la redazione dello schema tecnico a una Commissione speciale istituita presso il Consiglio di Stato. Nelle scorse settimane ho ricevuto dal coordinatore della Commissione una prima bozza del testo, affidando agli uffici del MIT il compito di esaminarla, in stretto raccordo con la Presidenza del Consiglio. Affinché fossero coinvolte tutte le associazioni di categoria e tutti gli *stakeholders* potenzialmente interessati, a partire da quelli che avevano partecipato alle audizioni parlamentari relative alla legge delega, abbiamo dato avvio a una rapida consultazione telematica su invito.

In questi giorni, gli Uffici stanno lavorando a un testo che tenga conto degli oltre 60 contributi pervenuti e che sarà esaminato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri nelle prossime settimane (si può ipotizzare a metà dicembre, perché si supponeva che arrivassero una trentina di contributi ma ne sono arrivati più del doppio, quindi ovviamente vanno letti, per essere seri e consequenti; immagino pertanto ci voglia una settimana in più rispetto al previsto, comunque si parla di metà dicembre o appena prima o appena dopo il termine previsto).

Questa è la doverosa ricognizione dello stato dell'arte, sinteticamente esposta; passo ora alle prime azioni intraprese in questi quaranta giorni.

Comincio con la disposizione introdotta dal cosiddetto decreto *aiuti-quater*, che definisce una procedura semplificata per l'approvazione definitiva dei progetti di 12 opere autostradali: senza questa norma, opere come la Gronda di Genova, la terza corsia tra Incisa e Valdarno e altre non avrebbero mai visto la luce.

Ci sono poi tre interventi che ho ritenuto prioritari in questa prima fase dell'azione di Governo, che pertanto hanno trovato la loro sede nel disegno di legge di bilancio 2023. Il primo è il ponte sullo Stretto di Messina, opera non più rinviabile e di assoluta strategicità per l'Italia e l'Europa nel suo complesso. Nel disegno di legge di bilancio è inserita una disposizione che qualifica il ponte come « opera prioritaria e di preminente interesse nazionale » per consentirne una celere realizzazione. L'obiettivo è coerente con la presenza delle infrastrutture nei corridoi delle reti transeuropee di trasporto del regolamento sulle reti TEN-T. Con la norma inserita nella manovra 2023 si avvia il percorso per revocare lo stato di liquidazione della società Stretto di Messina, concessionario pubblico a partecipazione ANAS, RFI, Regione Calabria e Regione Sicilia, e superare il contenzioso pendente. Senza il ponte, è bene dirlo, a cosa serve fare l'alta velocità da Salerno a Reggio Calabria oppure velocizzare

le ferrovie siciliane, che sono due interventi importanti esattamente come il ponte, se non di più? È un sistema: un pezzo senza gli altri non serve.

Il secondo intervento riguarda la necessità di fare ordine sulla programmazione infrastrutturale, soprattutto in relazione alle opere cosiddette non prioritarie. L'obiettivo è unificare tutte le risorse che stiamo reoperando, che giacciono inutilizzate nel bilancio del MIT, e utilizzarle su interventi infrastrutturali che rispondano a criteri di coerenza, misurazione del rendimento atteso e certezza dei tempi di realizzazione, ovviamente con la condivisione degli enti locali interessati. Il senso di questo intervento è superare confusione e incertezza. Mi piacerebbe poter contare su una fattiva collaborazione del Parlamento – e così sarà – nell'allocazione delle risorse risultanti da questa ricognizione.

Il terzo intervento, l'ho accennato in premessa, riguarda la revisione dei prezzi. Nel disegno di legge di bilancio 2023 è presente una disposizione, concertata con gli operatori, con cui si attua un meccanismo di compensazione a favore di tutte le stazioni appaltanti che sono state costrette a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. Tale meccanismo consente di evitare che l'incremento dei prezzi determini un blocco rispetto all'avvio e al completamento dei lavori di realizzazione delle opere pubbliche: nel complesso, sono stati stanziati a questa voce 3,2 miliardi di euro.

Nel disegno di legge di bilancio 2023, tra le altre, si trovano altre misure rilevanti suggerite dal MIT: la sospensione dell'aggiornamento biennale delle sanzioni amministrative del codice della strada, per andare incontro alle esigenze dei cittadini già duramente colpiti dalla grave situazione economica; il finanziamento del terzo lotto costruttivo della TAV Torino-Lione, nonché il finanziamento delle tratte nazionali di accesso al *tunnel* di base, per un totale di circa 2 miliardi di euro. Ancora, l'integrale finanziamento degli interventi previsti per la Statale 106 Jonica, per un valore di circa 3 miliardi di euro; 400 milioni di euro per gli interventi previsti per le strade statali delle aree dei crateri sismici 2009-2016; 300 milioni di euro per gli interventi previsti sulla strada statale SS4 Salaria; 22 milioni per la progettazione della linea Chiasso-Monza, lungo il corridoio europeo Reno-Alpi; 700 milioni di euro per la realizzazione del sistema idrico del Peschiera (il sistema acquedottistico della città di Roma); 2,2 miliardi di euro per il completamento di tratte della linea metropolitana C di Roma; 400 milioni di euro a copertura dei maggiori oneri delle opere connesse allo svolgimento delle Olimpiadi Milano-Cortina 2026; 200 milioni di euro per l'erogazione di contributi al settore dell'autotrasporto, finalizzati a mitigare gli effetti degli incrementi di costo per l'acquisto del gasolio; rifinanziamento di 1,35 miliardi di euro per investimenti sul trasporto rapido di massa, cioè altre linee metropolitane.

Fin qui le azioni urgenti già intraprese e visibili nel disegno di legge di bilancio 2023.

Quanto alle iniziative future, si pongono alcune questioni di ordine generale. Il primo tema è quello delle procedure. È evidente che se oggi,

a distanza di oltre vent'anni, sono ancora in corso le opere previste e finanziate dalla legge obiettivo del 2001, qualcosa non funziona. Ciò vale, come detto in precedenza, anche per gli investimenti del PNRR, nonostante le procedure speciali delineate dalla legge. Il mio primario obiettivo è intervenire affinché si reintroduca una seria programmazione infrastrutturale con tempi certi di realizzazione delle opere, grazie a procedure snelle e veloci. Il nostro Paese non può rimanere ancora a lungo sotto scacco di quanti per ideologia si oppongono alla realizzazione di qualsiasi opera, anche perché la tempistica della realizzazione delle opere in Italia a confronto di Spagna, Grecia, Francia, Germania e altri Paesi ve la risparmio, ma ve la posso produrre. Dinanzi a esigenze concrete di tutela ambientale o culturale, sono infatti il primo a chiedere attenzione e a porvi domande. Tuttavia, la complessità di questi temi non può essere sciolta sistematicamente solo con i « no » e con l'utilizzo di strumenti di salvaguardia al solo scopo di rallentare l'iter di realizzazione di opere che i cittadini e le comunità aspettano da decenni.

Le modifiche al codice dei contratti pubblici a cui stiamo lavorando vanno – senza ovviamente abbassare il livello di alcuna tutela – nella direzione della semplificazione normativa e amministrativa. Ovviamente, sarà fondamentale il contributo che verrà dal Parlamento e da questa Commissione in particolare. Sarà un'operazione di serietà che i territori si aspettano e da essa passa il ripristino di quel rapporto fiduciario che regge il nostro sistema. Il ripristino di tale rapporto passa anche attraverso la messa in sicurezza delle infrastrutture già esistenti, molte delle quali scontano oggi problemi strutturali legati alla loro vetustà o alla scarsa manutenzione eseguita negli anni. Ricordo che ANAS da sola gestisce 18.000 fra ponti e viadotti, più di mille dei quali sono quotidianamente monitorati. Occorre creare – e dovremo farlo insieme – le condizioni finanziarie, normative e fattuali che garantiscano la realizzazione di opere pubbliche con alti *standard* di qualità e di sicurezza e ne consentano soprattutto una manutenzione costante e affidabile nel tempo.

Sta molto a cuore a tutti noi anche il tema della sicurezza stradale; ieri ho visitato la sede del Ministero in via Caracciolo dove ci sono anche gli uffici che si occupano di sicurezza stradale e a breve partiranno alcune campagne, preparate nei mesi addietro, di cui ho chiesto informazione e di cui ovviamente condividerò con voi le informazioni.

La sicurezza stradale parte innanzi tutto da un'efficace manutenzione delle infrastrutture e prosegue attraverso una verifica di puntuali aspetti normativi, sul versante sia delle regole tecniche sia del quadro regolatorio e sanzionatorio. Non a caso il disegno di legge di bilancio per il 2023 prevede adeguate risorse proprio sulla manutenzione delle strade, nei cui investimenti abbiamo posto particolare attenzione. La sicurezza delle nostre strade va seriamente ripensata anche alla luce dei nuovi mezzi che hanno fatto il loro ingresso nella mobilità urbana e che richiedono particolare chiarezza e sistematicità normativa, se servirà anche riprendendo in mano il codice della strada da diversi punti di vista.

Ovviamente siamo per la libertà in tutte le sue forme, anche rispetto a ogni tipo di mobilità; tuttavia, l'approccio utilizzato in questi anni per introdurre la cosiddetta mobilità dolce sulle nostre strade è stato a volte ideologico e non ha tenuto conto delle caratteristiche delle nostre strade (basti pensare a Roma e al livello di incidentalità su alcuni tratti). Molti Comuni hanno introdotto corsie e piste ciclabili in zone altamente pericolose, utilizzando segnaletica non prevista da alcuna norma vigente e mettendo in seria difficoltà gli stessi ciclisti, gli automobilisti e finanche la polizia locale.

Rilevante sarà il tema legato ai trasporti e alla logistica, fondamentale per lo sviluppo di un Paese. È evidente che il sistema delle motorizzazioni civili sconta una cronica carenza di personale che inficia la qualità dei servizi erogati ai cittadini; il caso dell'esternalizzazione della revisione dei mezzi pesanti, realizzata soltanto poco tempo fa dopo anni di battaglia, è emblematico di un percorso che si deve intraprendere.

Sarebbe importante che il settore della logistica uscisse una volta per tutte dal cono d'ombra in cui è stato ristretto. La valorizzazione della catena logistica produce miglioramenti tangibili nella vita di tutti noi dal punto di vista sia economico, sia sociale, sia ambientale. In tal senso, bisogna potenziare e mettere a regime tutte le misure – come ad esempio il ferrobonus e il marebonus – che favoriscono l'intermodalità del trasporto, su cui mi auguro che il Parlamento possa intervenire.

Inoltre, bisogna tornare a parlare di autostrade del mare, che ci permetterebbero di alleggerire i carichi sulle reti esistenti sfruttando i mari che circondano gli 8.300 chilometri di coste italiane, un tema strutturale per il futuro.

Quanto al sistema portuale, l'attenzione del Ministero è e sarà massima. Intendiamo lavorare sulla riforma della *governance* dei porti italiani valutando le diverse ipotesi in campo, anche sulla base delle richieste provenienti dalle istituzioni europee. Sia ben chiaro, però, che i porti devono rimanere pubblici.

Lo Stato è chiamato a realizzare investimenti e a garantire la massima concorrenza tra gli operatori per evitare fenomeni di concentrazione e la terzietà dei servizi tecnico-nautici. Vigileremo inoltre su tutte le operazioni finanziarie e societarie che riguardano i *terminal* dei porti italiani, innanzitutto per salvaguardare la sicurezza nazionale.

Rimanendo in ambito marittimo, alle dirette dipendenze del Ministero opera il Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera, che esercita una funzione marittima relativa agli usi civili e produttivi del mare e della costa. Il Corpo consta ad oggi di circa 11.000 donne e uomini impegnati quotidianamente nell'assicurare l'ordinato e sicuro svolgimento di tutte le attività marittime. Sono particolarmente grato agli uomini del Corpo, che ho incontrato più di una volta, per il lavoro che svolgono e il supporto anche amministrativo che forniscono al Ministero (ci sono più di 270 uffici della Guardia costiera sul territorio nazionale). Sarà mia premura sviluppare le funzioni marittime della Guardia costiera, anche in termini di innovazione e sviluppo tecnologico, valorizzandone le attribu-

zioni esclusive (e qualche segnale di questo genere c'è già nell'attuale legge di bilancio, nonostante le ristrettezze del momento).

Per quanto concerne invece gli aeroporti, si è svolta la consultazione degli *stakeholder* sulla bozza di Piano nazionale degli aeroporti elaborata dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), che dovrà essere approvata entro il febbraio del 2023, superando la logica dei campanili e valorizzando il ruolo degli aeroporti, laddove questi svolgano effettivamente una funzione strategica per la mobilità di cittadini e merci.

Il trasporto delle merci per via aerea non dev'essere più un tabù: occorre valorizzare quegli scali – penso, ad esempio, a Brescia Montichiari – che hanno un potenziale inespresso anche solo per la loro collocazione geografica.

Infine, da ultimo, ma assolutamente non ultimo, anzi, di mio particolare interesse è il tema dell'edilizia statale e della rigenerazione urbana. Mi è dispiaciuto in passato registrare la sostanziale rinuncia da parte dello Stato ad essere parte attiva dei processi di progettazione e costruzione di edifici residenziali pubblici. Penso a un nuovo Piano casa da costruire insieme a voi e ai territori: in questa maniera, negli ultimi anni si è impoverito il patrimonio abitativo nazionale ed è diventato sempre più urgente pensare non più ai singoli interventi di riqualificazione urbana, ma alle città e ai territori come sistemi nei quali i nuovi progetti residenziali si inseriscano secondo una visione integrata e intersettoriale.

In materia di edilizia statale e politiche abitative il Ministero delle infrastrutture è chiamato a svolgere un ruolo essenziale lungo tre direttrici: quella regolatoria, perché procedure più semplici e snelle favoriscono a tutti i livelli certezza dei tempi e qualità del risultato degli interventi; quella programmatica (oggi le nostre città piccole e grandi necessitano di una seria pianificazione degli spazi per ottimizzare il consumo del suolo e favorire lo sviluppo residenziale anche di aree più svantaggiate in partenza); infine, quella finanziaria (i Comuni italiani devono essere accompagnati, soprattutto su un piano finanziario, ma anche amministrativo, nella realizzazione di interventi pubblici o pubblico-privati finalizzati ad accrescerne la capacità residenziale).

Sono stati fatti importanti sforzi e passi avanti su queste tre direttrici, ad esempio con il Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare (Pinqua), grazie al quale sono state finanziate 159 proposte progettuali di rigenerazione urbana e di edilizia residenziale pubblica, per un valore complessivo di 2,82 miliardi di euro, presentate da Regioni, Comuni e Città metropolitane. Tanti altri progetti sono in graduatoria e sono esclusi dal finanziamento: se troveremo gli investimenti, ovviamente potremo far scorrere la graduatoria.

È inoltre importante che il Governo e gli enti locali intervengano per favorire un'edilizia di alta qualità con *standard* urbanistici sostenibili sul piano sia energetico sia ambientale.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, altro tema di assoluta attualità che diversi di voi mi hanno già rappresentato, scontiamo ancora gli effetti del Covid – ahimè – sui bilanci delle società, per le

quali prevediamo da subito un impegno in legge di bilancio di 350 milioni di euro. È chiaro che si tratta di risorse che valgono solo in parte a coprire le scoperture finanziarie verificatesi in epoca pandemica: la misura adottata rappresenta l'inizio di un percorso che nel tempo dovrà portarci a riconoscere a ciascun territorio un livello di servizio qualitativamente adeguato alle esigenze trasportistiche dei cittadini.

Per realizzare tutto ciò di cui abbiamo parlato – e anche quello di cui per sintesi non ho parlato, ma avremo modo di parlarne nei prossimi cinque anni – spero di poter contare sul contributo fattivo del Parlamento, improntato sulla serietà e sul rispetto reciproco, in particolare dei membri di questa Commissione.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la sua esposizione. Cedo ora la parola ai colleghi che hanno chiesto di intervenire.

ROSSO (*FI-BP-PPE*). Signor Presidente, desidero innanzi tutto ringraziare il signor Ministro per essere qui e, intanto, per il suo intervento molto chiaro.

Premettendo che nella scorsa legislatura ero membro della Commissione trasporti presso la Camera dei deputati, farò diversi accenni su quello che è stato il lavoro fatto, ma soprattutto interrotto, a un certo punto, per lo scioglimento delle Camere.

Seguo il suo schema, signor Ministro, a partire dalla motorizzazione. Stavamo ragionando col direttore generale Danzi su tutta una serie di questioni, una delle quali è costituita dai ritardi nel sistema delle patenti. Non vado nel dettaglio, ma procedo solo per punti, senza neanche chiedere risposte oggi, perché si tratta di questioni annose e complicate.

La seconda è la revisione dei mezzi pesanti: c'è una riforma che doveva passare la revisione ai privati, per sgravare i problemi della motorizzazione, ma si è incagliata e i privati non riescono a entrare nella questione; in buona sostanza, rimane tutto fermo, a danno della sicurezza, signor Ministro, perché, come comprenderà, se a chi ha un mezzo pesante per circolare basta fare domanda di revisione alla motorizzazione e poi passa un anno, ovviamente il problema diventa anche di sicurezza. A un certo punto della complicata scorsa legislatura, c'era un tavolo tecnico motorizzazione-Ministero, con alcuni esponenti delle due Commissioni di merito di Camera e Senato, dove venivano invitate le associazioni e gli *stakeholder* del settore e si riusciva a trattare tutta una serie di questioni in cui la politica faceva anche da mediatrice tra le varie esigenze. Quel tavolo a un certo punto non ho capito se non faceva comodo ed è stato sciolto, quindi gli *stakeholder* ci chiederebbero di ripristinarlo.

Lei ha parlato di PNRR: vorrei solo capire, a fronte del problema dei questi ritardi e dell'aumento dei prezzi, qual è l'intenzione del Governo; si tratterà di revisioni di progetti, di richieste di più tempo all'Europa, dell'aumento costante di nuove risorse o di quale *mix* di questi elementi?

Da piemontese, mi permetto di chiedere – di nuovo, non oggi – un *focus* sulla TAV e sulla tratta Torino-Lione, perché nella scorsa legislatura

abbiamo avuto tanto ostruzionismo (vi ricordo l'analisi costi-benefici, per dirne una). Vorrei quindi capire qual è la situazione attuale e, quanto ai tempi, se abbiamo perso tempo nella scorsa legislatura e come intendiamo recuperarlo.

Vorrei poi sapere a che punto siamo con la cessione di ITA Airways: anche su questo stavamo lavorando in Commissione trasporti alla Camera.

Le segnalo un altro lavoro che stavamo facendo sulla questione dei ritardi dei treni ad alta velocità, soprattutto su alcune tratte (cito per esempio la Roma-Napoli o Napoli-Roma), da cui originano sempre e hanno inizio i ritardi dell'alta velocità, che non riguardano il gestore dei treni, ma in realtà l'infrastruttura. Vorremmo capire se si può mettere mano a questo problema, anche perché l'alta velocità sta diventando un'utile alternativa al trasporto aereo (quanto all'inquinamento è sicuramente migliore, però se ci sono questi ritardi diventa difficile che sia una vera alternativa).

Quanto al codice della strada, alla Camera ci abbiamo lavorato due anni: l'avevamo quasi integralmente rinnovato, poi il Governo non ha trovato i fondi per le poche norme che richiedevano copertura ed è stato tutto abbandonato; vorrei sapere se sul codice della strada ci sarà un intervento del Governo o se possiamo interagire su questa vicenda.

Lo stesso vale sulla micromobilità elettrica: abbiamo fatto qualcosa nella scorsa legislatura e soprattutto abbiamo tentato di dare nuove norme e regole alla questione dei monopattini elettrici (non è sufficiente, secondo me, perché bisogna rivederle; sono d'accordo con lei, signor Ministro, sul fatto che molte città hanno interpretato queste regole a modo loro e hanno creato anche un pericolo per la circolazione).

Infine, ci mettiamo totalmente a disposizione sulla questione del Piano casa e della rigenerazione urbana, su cui il Gruppo Forza Italia ha tantissime idee; siamo quindi totalmente a sua disposizione, se intenderà coinvolgerci in questi importanti progetti.

FLORIDIA Aurora (*Misto-AVS*). Signor Ministro, nel ringraziarla per la sua relazione vado subito al punto, rilevando una preoccupante e anche obsoleta predominanza che date al trasporto su gomma, in netto contrasto con quanto richiesto ora anche a livello europeo per ridurre il forte inquinamento di cui soffre per esempio il Nord Italia (ricordiamo che il Veneto è una delle Regioni più inquinate d'Italia).

Ridurre il trasporto su gomma è fondamentale non solo per la parte turistica – lei ha parlato di mobilità dolce, che è molto richiesta a livello turistico: io sono del lago di Garda, dove viviamo in zone intasate dal traffico, nell'impossibilità di muoversi, con un trasporto pubblico molto ridotto rispetto al traffico di Roma – ma anche per la forte necessità di uno spostamento di prossimità, che permetta anche in città più grandi uno spostamento che garantisca una maggiore qualità della vita. Non dobbiamo andare all'estero, anche se ha citato la Germania, Paese in cui ho una gamba, dove a livello di mobilità sostenibile si è investito tantis-

simo, al punto che anche paesini di 3.000-4.000 abitanti, faccio l'esempio di Stoccarda, hanno il loro treno che porta alle città più grandi. Lei ha parlato del fatto che, per esempio in Sicilia, un pezzo senza gli altri non serve: lo vada a dire a chi abita nella parte inferiore dell'Italia. Il fatto di aver unito con l'alta velocità anche Napoli ha permesso a quella città di collegarsi a tutto il resto d'Italia, quindi non è possibile avere due Italie e non partire subito con il collegamento che vada in Calabria o in Sicilia, permettendo ai cittadini anche lo spostamento quotidiano, che è quello che serve in questo senso.

Ha parlato pochissimo di mobilità sostenibile, che oggi è più che mai richiesta. Pensavo sinceramente che fosse uno scherzo il pensare adesso di concentrarsi sul ponte sullo Stretto di Messina, perché quei soldi veramente andrebbero utilizzati per tutta questa serie di opere che serve negli ambienti più disparati.

Avevo un altro punto da aggiungere, ma mi fermo qui, nella speranza che mi torni in mente successivamente.

GERMANÀ (*LSP-PSd'Az*). Signor Presidente, signor Ministro, nel darle il benvenuto nella sua Commissione, le auguro buon lavoro: c'è tanto da fare e tanto ha detto nella sua relazione corposa e abbastanza esaustiva.

Non posso non agganciarci a quanto detto dalla collega Floridia sul ponte sullo Stretto. Lo dica a chi ci vive in quella terra, le ha detto la collega; io ci vivo in quella terra, sono messinese, ma non faccio del ponte sullo Stretto e dell'alta velocità una questione campanilistica. Sappiamo – dovremmo saperlo – che l'alta velocità in Sicilia non arriverà mai se non si fa il ponte, perché il treno non è scomponibile. Non faccio una questione campanilistica di quella del ponte, che non unisce Messina a Reggio Calabria, come lei ha detto, ma è il ponte che unisce l'Italia e l'Europa per il Corridoio 1 Berlino-Palermo. Noi siciliani, già una ventina d'anni fa, durante uno dei primi Governi Berlusconi (mi pare nel 1996 o in quello successivo), abbiamo beneficiato del ponte: molti non lo sanno, ma lei l'ha detto in qualche suo intervento, perché inserendo il ponte nel Corridoio 1 Berlino-Palermo, non avevamo neanche l'autostrada Messina-Palermo, trovammo i soldi per finanziare e completare quei quattro lotti della Messina-Palermo che mancavano, inserendo quel pezzettino che non è l'opera faraonica che serve per metterci la firma, ma per farci sentire anche noi italiani in una terra e in un Paese civili. Si tratta quindi di un sistema, tale per cui un pezzo senza l'altro non serve: è vero, lo confermo.

Non mi voglio soffermare tanto su questo, ma vorrei dire in particolare qualcosa con riferimento all'economia circolare. La bella Italia ha accumulato negli anni un ritardo in particolare nel settore dei dragaggi portuali: i porti per noi possono rappresentare tanto dal punto di vista commerciale e turistico e nella maggior parte dei casi risultano anche fortemente limitati nel loro sviluppo per le scarse profondità e per il progressivo interrimento dei porti (circa 60 milioni di metri cubi di sabbia

andrebbero dragati e aspirati, perché potrebbero essere utili a tante cose: addirittura non lo sapevo, ma in questi giorni ho letto che la sabbia rappresenta una risorsa naturale essenziale ed è la più consumata al mondo dopo l'acqua). Per favorire questo, era stata introdotta nel nostro ordinamento l'esigenza di un piano nazionale dei dragaggi: è previsto anche che il Ministero dell'ambiente adotti, di concerto con il Ministero delle infrastrutture, norme tecniche per consentire l'utilizzo dei sedimenti dei dragaggi. Vorrei quindi chiedere al Ministro se intende avviare, tramite decreto ministeriale, il piano nazionale dragaggi sostenibili, di concerto con il Ministero dell'ambiente, emanando i decreti attuativi che necessitano.

Nel rinnovarle i miei ringraziamenti, le auguro buon lavoro.

FREGOLENT (*Az-IV-RE*). Signor Presidente, signor Ministro, nell'augurarle buon lavoro, premetto che come Azione-Italia Viva daremo il nostro contributo a un Ministero a noi molto caro, perché di quel modello Genova che oggi ha richiamato anche per la città di Roma sull'Expo abbiamo fatto la nostra bandiera di proposte nella passata legislatura. I commissari che ha indicato per alcune opere sono stati frutto del lavoro fatto nel Governo Draghi, anche in sponda con il suo partito in questa Commissione, proprio per sbloccare gli impedimenti burocratici che lei ha ben fotografato, dicendo che ci sono troppe amministrazioni e troppe autorizzazioni che si elidono tra loro. Un giorno, magari pensando diversamente, metteremo mano a questo Titolo V della Costituzione per cercare almeno di semplificare le autorizzazioni e far sì che non tutti gli enti facciano lo stesso pezzo, ma ognuno ne faccia uno diverso dall'altro; questo lo dico come cappello generale.

Per quanto riguarda invece la sua presentazione, la ringrazio, anche se è più che altro una fotografia dell'esistente, anche se sicuramente ciò è dovuto al fatto che si è appena insediato; l'aspettiamo magari il prossimo anno per capire, anche in seguito a nuove risorse e a una legge di bilancio forse più corposa, cosa pensa di fare in generale come politica strategica del trasporto. Quello che manca non nella sua relazione, ma come visione in questo Paese (e lo si vede dalle opere che sono state fatte negli anni), è che le opere infrastrutturali vengono viste come un'isola a parte: l'autostrada non dialoga con la ferrovia, che non dialoga coi porti. Ho apprezzato quando ha detto per esempio di utilizzare il mare come autostrada: perfetto. Però sarebbe bellissimo se dai nostri porti poi partissero l'alta velocità e l'alta capacità, anzi, che è un'altra cosa rispetto all'alta velocità, che trasportasse le merci in giro per il mondo. L'Austria a breve eviterà e bloccherà il passaggio degli automezzi e autotrasporti a gomma: l'Italia, che è un grande esportatore, come eviterà questo? Farà fare giri più ampi o incomincerà a mettersi nell'ottica dell'alta capacità?

Anch'io sono torinese, come il senatore Rosso: la battaglia che abbiamo fatto insieme per l'alta velocità e l'alta capacità Torino-Lione ha visto almeno nello sblocco dei finanziamenti un certo sollievo, però -

come giustamente ricordava il collega Rosso – sono troppi i ritardi per i « no » ideologici detti in questi anni.

Al netto di questo, bisogna capire come sviluppare l'alta capacità e l'alta velocità in tutto il Paese. Il porto di Genova non ce l'ha; sono stata per sbaglio eletta nell'Emilia e noto che la *food valley* non ce l'ha; Parma ha le strade bloccate (e, se chiudiamo gli occhi e pensiamo al nostro piatto tipico, qualcuno penserà al risotto, io all'agnolotto, ma facciamo finta che sia la pasta al pomodoro: ci va comunque una grattatina di Parmigiano Reggiano; non vorrei fare pubblicità, ma la pasta Barilla, il sugo Mutti e il Parmigiano Reggiano sono di quelle parti). La mia domanda quindi è se la parte della Cisalpina, che dovrebbe fare il lotto di raddoppio dell'autostrada, si farà. L'alta velocità a Parma arriverà? La Pontremolese, che era stata avviata nella passata legislatura, ma che deve prevedere un ulteriore lotto, si farà?

In generale, in conclusione, anche se sarebbero molte le cose da dire, nella passata legislatura, proprio nel Governo Draghi, furono approvate le zone logistiche semplificate (ZLS) e le zone economiche speciali (ZES), per far sì che la retroportualità avesse zone che prevedessero uno sviluppo e avessero regole molto più semplici. Tanto per intenderci, grazie anche all'accordo fatto tra i due governatori del Piemonte e della Liguria, le ZLS di Genova sono del basso Piemonte, perché è ovvio che, per come sono fatte la configurazione del porto di Genova e della Liguria in generale, la retroportualità non può essere in Liguria. Non ce n'è traccia nel suo intervento, ma visto che molte sono le realtà che attendono la realizzazione complessiva, magari poi mi risponderà nella replica o in una prossima occasione cosa intende fare di questo pezzo.

Più in generale, insomma, quello che si è evinto con la pandemia è stata la scarsa capacità di trasporto delle reti del nostro Paese: la pandemia ha colpito molto di più l'Italia che altri posti, perché oggettivamente o andavamo per autostrade oppure non avevamo un'alternativa nella rotaia. Giustamente lei ha indicato i fondi del PNRR come prioritari da realizzare, con la preoccupazione del caro materiali, che è noto (meno male che avete stanziato 3,5 miliardi: se non ne erano sufficienti 5 figuriamoci 3,5, ma capisco che questa è una legge di bilancio complicata). Un piano integrato dei trasporti credo debba essere il futuro del nostro Paese, altrimenti, se si va avanti per pezzetti, non si riesce a fare della nostra Nazione quel ponte che unisce l'Africa all'Europa, che è un ponte naturale, che, se avesse anche infrastrutture più adeguate, eviterebbe che Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, dotati di grandi potenzialità finanziarie, preferiscano andare a smerciare nel porto di Rotterdam piuttosto che nei nostri porti.

La sfida è allora quella che renderà il nostro Paese fondamentale in Europa: alla fine, anche i *partner* europei faranno più fatica a considerarci irrilevanti.

SALVINI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, risponderai a tre o quattro interventi, con qualche *flash*, perché ov-

viamente se rispondessi in merito a tutto dovremmo dar luogo a tre sedute di Commissione tutte oggi; qualche spunto però vorrei darlo, poi tutto il resto verrà annotato, procedendo con ordine, partendo dall'amico senatore Rosso.

Sul tavolo ragioniamo assolutamente: i numeri delle motorizzazioni sono quelli di cui abbiamo parlato e sono drammatici, anche con diseguaglianze a livello territoriale che dipendono dalla mancanza di personale. Per l'esame pratico di patente di guida, Isernia ci mette 55 giorni e Como 140, quindi evidentemente c'è anche uno sbilanciamento di personale che va riequilibrato.

La vicenda dei mezzi pesanti è fondamentale: ho visto che ci sono alcune Province con numeri di irregolarità rilevate al controllo come quelli di Cagliari, che è quasi al 50 per cento, e di Firenze, che è sopra al 20, che ci impongono una seria riflessione.

Questo riguarda alcuni interventi di tutti e quattro i colleghi senatori e senatrici: lunedì prossimo sarò a Bruxelles alla prima riunione dei Ministri UE e alcuni temi che avete sollevato saranno sul tavolo con la Commissaria e i colleghi. Penso alla TAV, su cui peraltro ci sarà una riunione intergovernativa Italia-Francia al mio Ministero il 13 dicembre, quindi ci sarà in collegamento il Ministro francese e ci sarò in presenza io. Voglio essere fiducioso e ottimista, nel senso che i programmi sono assolutamente seguiti.

Di ITA Airways poi parleremo, ma chiederò al collega Giorgetti, perché non si tratta di un *dossier* sui nostri tavoli, come le ZLS sono in mano al collega Fitto, però ovviamente voglio farne regia e poi appena attribuiremo le deleghe ai Vice Ministri e ai Sottosegretari ci sarà qualcuno che seguirà la partita dei porti (penso che sarà un genovese, con cui potrete quindi dialogare).

Sul codice della strada, assolutamente sì, sono le stesse associazioni dei consumatori a chiedere interventi, manutenzioni e normative, quindi sarà un tema dei prossimi mesi, così come sul piano casa ho già incontrato alcune realtà regionali, perché si tratta di un *dossier* da cui ripartire.

Per quello che riguarda la mobilità sostenibile, ho incontrato alcuni rappresentanti e va compreso tutto. Penso a un sistema integrato, dove ovviamente per muoversi sul lago di Garda si possono usare anche mezzi di una certa fattura; per coprire alcune centinaia di chilometri di distanza occorre un sistema integrato, che comprende anche, ma non solo, l'auto-trasporto su gomma. In sede europea, spero di potermi confrontare col collega austriaco, perché è chiaro che se siamo in un'Unione europea dove c'è un valico (stiamo lavorando al *tunnel* di base del Brennero, peraltro) e la controparte nel 2023 chiude un viadotto che blocca il traffico in ingresso, avremo code di auto e trasporto internazionale su gomma (TIR) fino a Verona. È chiaro che il *tunnel* del Brennero, che non è ancora realizzato, ma è in corso di realizzazione, vuole i suoi tempi: è fondamentale trasferire su ferro il più possibile con l'intermodalità e i re-
troporti (son tutti i temi che in questi quaranta giorni stiamo attivando, recuperando ed esaminando), però serve tutto, perché anche la limita-

zione all'utilizzo dei trasporti eccezionali per la vetustà di alcuni tratti autostradali danneggia l'economia italiana, c'è poco da fare. Occorre quindi che viaggino veloci i treni: l'alta velocità va benissimo; ci sono intere tratte di alta velocità non finanziate e non progettate, quindi, in attesa di finanziarle e progettarle, la gente deve muoversi in Italia, altrimenti blocchiamo il Paese.

Il ponte non è uno scherzo, anzi, è una cosa assolutamente seria.

Sui dragaggi, sì, stiamo lavorando con le strutture per l'adozione del piano di cui parlava il collega Germanà, da adottare d'intesa con il Ministero dell'ambiente: sono già in corso riunioni istruttorie, che coinvolgono anche le Autorità di sistema portuale. Ovviamente, è fondamentale anche dal punto di vista economico: oltre che nell'ottica della sostenibilità, il porto è fondamentale e ce ne sono alcuni non utilizzabili o già adesso o a breve, per la mancata possibilità di dragare, molto banalmente, quindi non ho un retroporto se non ho il porto, comunque è in corso, *in itinere*.

Per quello che riguarda la Cispadana, sì, una delle prime riunioni l'ho fatta con la Regione Emilia-Romagna, con il Presidente della Provincia di Bolzano e il Presidente della Provincia di Trento, i sindaci di Mantova e Verona sull'A22 del Brennero, che, liberata, può mettere a terra 7 miliardi di euro di investimenti, anche per Campogalliano e quindi la Cispadana, ma interessa tutta la viabilità.

L'intermodalità è fondamentale: mi spiace che la Ragioneria generale dello Stato abbia ritenuto spesa corrente e non in conto capitale e investimenti l'incremento del marebonus e del ferrobonus, che avevamo proposto come MIT rispetto all'investimento già previsto; proveremo a intervenire e a suggerire l'intervento in sede parlamentare, perché è fondamentale togliere dall'intasamento autostradale la maggior quantità possibile di mezzi, però, se non viaggi su gomma, devi viaggiare o su mare o su ferrovia.

C'è il sistema aeroportuale su cui occorre mettere chiarezza, perché il tema dei cargo – che fortunatamente stanno crescendo, soprattutto in alcuni aeroporti – è un altro sistema per togliere traffico, congestione, inquinamento e rischio di incidentalità da autostrade che in diversi tratti oggi sono già *full*. Ripeto però che, come qualcuno di voi ha detto, è un sistema: non si può dire solo su gomma, solo su ferro, solo su mare o solo via aria, occorre lavorare sull'intero sistema, nessuno escluso; la mobilità sostenibile a livello locale – interno, intercomunale o intracomunale – è fondamentale, ma ovviamente non può essere la sola mobilità presa in esame, mi sembra evidente.

PRESIDENTE. Grazie, signor Ministro. Proseguiamo con gli interventi dei colleghi.

SIGISMONDI (*Fdi*). Signor Presidente, signor Ministro, nel darle il benvenuto nella sua Commissione, le auguro sicuramente buon lavoro per tutto ciò che l'aspetta in un settore di fondamentale importanza per il rilancio economico del Paese.

Mi fa molto piacere che sia il presidente Meloni sia lei, con la sua relazione nei suoi interventi, abbiate rimesso al centro un tema come quello delle infrastrutture. Mi piace dire che finalmente si torna a parlare di velocizzazione dei processi autorizzativi e di lotta alla burocrazia. Mi fa piacere quando punta l'attenzione sulle forme di finanziamento, che – lo condivido – spesso non sono sufficienti. Spesso ci sono varie forme di finanziamento su assi che mettono in grande difficoltà gli enti che poi sono chiamati alla progettazione, che è un altro aspetto di fondamentale importanza. Ha ricordato il Fondo di sviluppo e coesione (FSC), la scadenza del 31 dicembre per le OGV e mi piace evidenziare che è importante per gli enti locali finanziare sempre di più il fondo delle progettazioni, perché oggi come oggi soprattutto i piccoli Comuni non sono in grado di arrivare alla progettazione esecutiva, quindi molti progetti non è che non arrivano, ma non partono neanche, perché come ricordava nel suo intervento ci sono cartelline assolutamente vuote.

La ringrazio quindi per il suo intervento e per quello che farà per la nostra Nazione, con la consapevolezza che non ha la bacchetta magica e che quindi tutte le esigenze del Paese probabilmente non avranno la copertura economica, visto il periodo economico, però finalmente c'è una visione di rilancio della nostra Nazione che passa ovviamente per le infrastrutture.

Ha parlato molto delle varie forme d'intervento: mi piace anche evidenziare due aspetti legati alle due dorsali, quella tirrenica e quella adriatica. Ha parlato del potenziamento di quella tirrenica del ponte sullo Stretto di Messina, che diventa ovviamente un'infrastruttura strategica per completare la dorsale tirrenica. Voglio anche parlare però della dorsale adriatica, dove sa perfettamente che l'alta velocità si ferma a Bologna per quanto riguarda la ferrovia.

Per quanto riguarda il raddoppio dell'A14, qualche giorno fa, in una riunione indetta dal presidente Marsilio con Autostrade per l'Italia (ASPI), abbiamo appreso che nonostante le rassicurazioni dei precedenti Governi (c'era l'ex ministro De Micheli nel 2020, che addirittura in un'interrogazione rassicurava gli abruzzesi – io vengo dall'Abruzzo – e tutti i cittadini della dorsale adriatica che c'era la programmazione della terza corsia) non è stato mai dato impulso neanche a inserire nei programmi di ASPI la terza corsia dell'A14 e questa è una cosa assolutamente grave.

Allo stesso modo, è di fondamentale importanza affrontare l'argomento della trasversalità, intesa come collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico. Mi riferisco a un altro problema che sta affrontando con altrettanta determinazione e serietà, quello dell'A24 e dell'A25, con i 117 sindaci che – lo comprendo – come tutti in questo momento hanno a cuore l'argomento, che voglio evidenziare nuovamente in questa sede, del caro pedaggio: si tratta di una delle autostrade più costose in Italia, se non della più costosa in assoluto; vi è poi la questione della messa in sicurezza dell'A24 e dell'A25; infine, occorre considerare la possibilità di

uno sgravio per quanto riguarda i pedaggi per i residenti, perché c'è un altro tema, quello delle aree interne.

Uguualmente, mi fa piacere che nella sua agenda sia tornata un'altra arteria fondamentale, quella della Trignina, che potrebbe collegare con grande velocità l'Abruzzo con la Campania.

Sono tutti argomenti importanti e mi ha fatto piacere che, per quanto riguarda le reti ferroviarie, abbia parlato del collegamento Pescara-Roma, che è l'esempio di un'opera necessaria, che non trova finanziamento.

L'ultimo passaggio che voglio fare riguarda la condivisione dei progetti. Molte opere sono bloccate proprio perché non c'è la condivisione con i territori. Il dibattito pubblico forse ha accelerato questo percorso, però ovviamente bisogna cercare di far capire da un punto di vista culturale che oggi bloccare le infrastrutture non serve al rilancio economico del Paese.

La ringrazio quindi, ministro Salvini, per quello che farà per la nostra Nazione e per le infrastrutture.

ASTORRE (*PD-IDP*). Signor Presidente, innanzi tutto voglio fare i complimenti a lei e ai due Ministri, perché dopo una settimana sono venuti subito a confrontarsi con il Parlamento, mentre in esperienze precedenti è stato impiegato più tempo, per essere eufemistici, e ringraziarli per il confronto.

Faccio subito un'osservazione metodologica, signor Ministro. Non dobbiamo passare da un eccesso all'altro, perché c'è l'idea che da una cultura del «no», quindi con eccessivo vincolismo e battaglie ideologiche, si possa passare a una del «tutto è permesso», senza tener conto di uno sviluppo sostenibile, dell'ambiente e della cultura.

Per mia formazione apprezzo molto l'idea del Ministero come casa dei Comuni e della velocizzazione delle infrastrutture e anche il tema – che ha sfiorato – dell'ipocrisia con la quale abbiamo nominato commissari senza risorse e senza uffici, sostanzialmente, perché, se vogliamo velocizzare le opere pubbliche, poi bisogna dare un esempio. Parlo della Cisterna-Valmontone, che è un esempio della mobilità longitudinale e trasversale, che secondo me è stata richiamata e va presa molto in considerazione quanto al collegamento con le aree interne del nostro Paese.

Ne ho viste tante in questi anni di norme che avrebbero dovuto sbloccare, come i decreti-legge sblocca Italia o semplificazioni, ma poi c'è il tema della messa a terra e della cantierizzazione degli investimenti. Lei ha accennato ai residui o alle cartelle vuote di progetti.

L'idea che mi sono fatto è che possiamo lavorare bene insieme: questa Commissione, di cui ho fatto parte anche nella scorsa legislatura, è molto pratica e tecnica, perché affronta le cose.

Le chiedo chiarimenti, per essere breve, sul codice degli appalti, nel quale ci dovrà essere anche un coinvolgimento del Parlamento, che però credo ci sia, sul tema dell'A24 e dell'A25 (sul quale ho sentito che ha dichiarato che ci sono investimenti per le ristrutturazioni e sul quale c'è il tema dei pedaggi, perché quella è un'autostrada particolare in tutta Ita-

lia). Le pongo puntualmente anche il tema del casello di Lunghezza, quello di Roma prima della tangenziale di Roma Est, dove i romani – e credo sia un *unicum* in tutta Italia – pagano il pedaggio muovendosi nella loro stessa città.

C'è poi il tema di ITA, che mi pare sia stato sfiorato, ma che va affrontato in maniera più importante, perché si tratta della nostra compagnia di bandiera, alla luce dei vari problemi che ci sono stati.

La ringrazio per questo primo confronto e naturalmente ci confronteremo in Parlamento e nelle Aule, nel pieno rispetto dei ruoli.

DE PRIAMO (*FdI*). Signor Presidente, mi unisco al ringraziamento formulato dal nostro capogruppo Sigismondi, rivolto sia al Presidente della Commissione, per la celerità di queste importanti audizioni, sia al Ministro, anche per i contenuti, perché effettivamente l'impronta e l'indirizzo di individuare e considerare le infrastrutture come un fattore di coesione nazionale e di attenzione presentano gli elementi che di fatto determinano una mancanza di competitività e di modernizzazione dell'Italia. È per noi fondamentale il fatto che il Governo Meloni tutto e anche qui – oggi, ma non solo – il ministro Salvini dimostrino grande attenzione a questo.

Parto da una questione relativa al tema della Capitale, che è un esempio plastico dell'arretratezza del trasporto pubblico, oltre che dell'importanza dell'elemento del finanziamento e, voglio specificarlo, non del recupero, ma dell'inserimento nella legge di bilancio dei fondi per la Metro C (in particolar modo, sulla tratta T2, lo spostamento verso l'attestazione a Farnesina è fondamentale, perché la precedente attestazione di fatto metteva a rischio tutta la prosecuzione dell'opera per questioni tecniche nel merito delle quali non sto ad entrare).

Da questo punto di vista, per completare questo lavoro, visto che ad oggi il Fondo nazionale trasporti prevede nel Lazio 540 milioni e a Roma solo 190, è importante lavorare nell'ottica della riforma della Capitale, ma anche a prescindere da questo, su un vincolo che dia una proporzione diversa rispetto a un elemento importante di cui la Capitale necessita, proprio in quanto tale, quindi come tutti i territori, di cui abbiamo sentito molti esempi.

Un altro brevissimo elemento sta nel fatto che sul codice dei contratti pubblici credo sia fondamentale lavorare anche in Commissione. Ci sono tantissime cose da verificare per lavorare nell'ottica dello snellimento e della qualità dei servizi: tra le tante, segnalo ad esempio un lavoro da fare sul tema del *made in*, rispetto a quanto previsto dall'attuale codice all'articolo 137, per tutelarlo maggiormente rispetto all'attuale codice dei contratti.

Infine, proprio per essere veloce, sul tema del Piano casa apprezzo molto l'idea di ridargli vita, dato che sono anni che non si fa realmente qualcosa su questo, ovviamente in una modalità legata alla sostenibilità e alla rigenerazione urbana. In tutto il territorio nazionale abbiamo veramente tantissime aree degradate e abbandonate, sulle quali grandi opere

di sostituzione edilizia vera e propria, quindi rigenerazione, attraverso anche demolizioni e ricostruzioni, potrebbe anche essere una grande leva sociale per avere un piano edilizio adeguato che in Italia manca da molto tempo.

BASSO (*PD-IDP*). Signor Presidente, ringraziamo il Ministro per l'esposizione e anche per aver detto di voler coinvolgere e mantenere il rapporto con i parlamentari. Registriamo questa cosa anche per il futuro, perché all'inizio della legislatura si parte con i buoni propositi, quindi a lei il compito di far sì che questo buon proposito sia mantenuto per tutti noi.

Procedo anch'io per punti: condivido molto le sue parole sul rafforzamento della catena logistica, che penso sia poi l'anello fondamentale per far funzionare il tutto, e anche l'accento fatto sulla necessità di evitare le concentrazioni. Su questo mi piacerebbe capire – non oggi, in questa sede – quali azioni potranno essere messe in conto, perché come ben sappiamo stiamo vivendo un momento – non solo in Italia, ma in tutta Europa – di forte concentrazione e le stesse regole non possono valere per il piccolo e per il grande, come lei stesso, signor Ministro, ha detto tante volte. Bisogna quindi capire quali siano le azioni da mettere in campo e questo è un tema che penso possa interessare tutti noi.

Anche nel caso del rafforzamento delle autostrade del mare, c'è stato un arretramento negli ultimi anni, dovuto pure a scelte delle autorità dei sistemi portuali sulle concessioni. Il modo in cui tenere la giusta autonomia delle autorità dei sistemi portuali e, allo stesso tempo, però garantire il mantenimento delle autostrade del mare, che sono di interesse pubblico nazionale, è uno dei temi su cui mi piacerebbe capire come possiamo procedere.

Sul trasporto aereo mi unisco ai colleghi nel dire che, sebbene riguardi il *dossier* di un altro Ministero, il tema di ITA ha ricadute fondamentali su tutto il tema, che quindi è di grande interesse anche nostro.

Vorrei fare poi alcuni accenni su questioni che riguardano più il mio territorio. Parto per esempio dalla nuova diga di Genova, che lei conosce bene e sa che è l'opera principale in termini di investimenti del PNRR e del collegato, sulla quale ci sono state molte contestazioni dal punto di vista tecnico. Sono dell'idea che sia un'opera fondamentale da realizzare, però è stato preso l'impegno di realizzarla con quei costi, che non sono pochi, e in quei tempi: bisogna trovare un meccanismo per cui chi ha fatto quelle scelte sia garante di quel risultato e fra tre anni, quando ci troveremo qui, non saremo di fronte a dilazioni dei tempi o richieste di costi maggiori. Non voglio entrare nel merito tecnico, però chi fa delle scelte deve avere la responsabilità che poi vengano tenute in considerazione. Non possiamo ritrovarci poi a dire che bisogna andare avanti.

Sulla Liguria avrei tante questioni da porle, dal raddoppio ferroviario della tratta Genova-Ventimiglia alla Gronda di Genova, cui ha accennato, alla bretella Carcare-Predosa e tante altre, ma so che al Ministero i *dossier* liguri sono sicuramente attenzionati e seguiti con competenza, seb-

bene con distanza politica, quindi sono confidente e non le faccio tutto l'elenco.

Su un tema ligure in particolare mi soffermo però, perché ha invece un carattere generale ed è fondamentale, ossia le manutenzioni e le messe in sicurezza. L'invecchiamento delle nostre infrastrutture e il fine vita di molte di esse in cemento armato è un tema nazionale, che sentiamo di più, perché siamo la Regione dove ci sono più gallerie e viadotti e dove abbiamo avuto un evento drammatico, che penso tutti conosciamo e che è diventato il simbolo della mancanza di manutenzione. Lì ci sono alcuni *dossier* aperti, come sul tema relativo al fatto che sono stati tolti tutti i pannelli fonoassorbenti. Va benissimo fare le opere e le infrastrutture e mantenerle anche nel tessuto urbano, però bisogna salvaguardare la qualità della vita dei cittadini. È due anni che non ci sono più i pannelli fonoassorbenti e Autostrade continua a dire che programmeranno e faranno, senza dare tempi certi. Non è pensabile che per anni e anni le autostrade passino in mezzo alle case senza che ci sia una programmazione certa a salvaguardia dei cittadini.

Domenica lei sarà in Val Polcevera e credo glielo diranno i cittadini: c'è un tema relativo al rafforzamento dell'infrastruttura ferroviaria. Benissimo, bisogna farle e incentivarle. C'è uno stanziamento di 89 milioni di euro e ne era stato promesso un altro di 100 milioni di euro per salvaguardare la compatibilità e la riqualificazione di quel territorio rispetto all'infrastruttura: è necessario che, sebbene siano due Ministri diversi, ma il Ministero è lo stesso e per i cittadini lo Stato è lo stesso, la garanzia che era stata data venga mantenuta, ma oggi in legge di bilancio non c'è. Glielo segnalo, ma glielo diranno i cittadini.

In conclusione, alla fine ha accennato alla visione generale. Credo che questo sia il tema cardine di tutto quello infrastrutturale. Sono partito da un esempio e chiudo con una proposta: il Terzo valico. Ne abbiamo parlato, lo ha fatto anche una collega prima di me, perché è fondamentale, ma è evidente che alla fine del Terzo valico non ci può essere un quadruplicamento della tratta Pavia-Milano, che non è in alta velocità né in alta capacità, altrimenti facciamo un'opera enorme e molto costosa, ma poi non c'è un proseguimento. Quelli sono tanti esempi per cui la visione non può essere localistica.

Com'è stato fatto il Piano nazionale aeroporti, forse immaginare di fare un Piano nazionale trasporti che tenga conto di un'intera catena logistica dell'interconnessione e dell'intermodalità e farlo in maniera tale da poter aprire un dibattito in Parlamento e aperto agli *stakeholder* potrebbe essere un'iniziativa su cui iniziare a ragionare per avere davvero una visione di sistema, che in questo momento è fondamentale, vista la complessità delle varie opere e dei settori che andiamo a toccare.

SALVINI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, rispondo ad alcuni spunti ricavati da questi ultimi quattro interventi.

Quanto al tema sollevato dal senatore Sigismondi sui fondi per la progettazione e l'incarico ai Comuni, questa è la bozza dei 4,5 miliardi di ANAS: solo su questo fondo progettazione interventi non inseriti nel piano ci sono 120 milioni; bisogna mettere a disposizione soprattutto dei piccoli Comuni un fondo per la progettazione, perché evidentemente neanche hanno il geometra per poter progettare. Nel nuovo codice dei contratti pubblici ovviamente ci sarà una revisione anche di stazioni appaltanti e di limiti e minimi, perché ognuno deve poter fare quello che è in grado di fare, altrimenti abbiamo sulla carta migliaia di stazioni appaltanti che poi non sono in grado di appaltare nulla.

Sulla A24-A25 abbiamo già fatto in quaranta giorni cinque riunioni, l'ultima delle quali ieri. Non entro nel merito di come fu ipotizzata e del piano economico-finanziario, evidentemente non particolarmente azzeccato, del passato. Lavoro sull'oggi. In questi quaranta giorni mi si è chiesto di scongiurare aumenti di pedaggio che da piano economico erano in essere e inevitabili, quindi quello non ci sarà; anzi, proprio ieri ho chiesto all'amministratore delegato di ANAS, l'ingegner Isi, di verificare un percorso di riduzione del pedaggio sull'intera tratta, perché a me piace arrivare in Aula e in Commissione con un'ipotesi su quando, come e perché.

C'è poi l'unicità del pedaggiamento dei romani che si spostano in Roma, altro tema su cui ho chiesto attenzione, quindi entro una quindicina di giorni ci rivediamo. Se non erro, avrò un incontro con una ventina di sindaci il 6 o il 7 dicembre, quindi non più tardi della settimana prossima, per intenderci, quindi saremo alla quinta puntata al Ministero, ma se ne serviranno altre venti ne faremo altre venti. La settimana prossima potremo dire se, a quanti e per chi potremo cominciare a ridurre, che è già un percorso innovativo.

Sulle manutenzioni c'era anche il commissario straordinario al tavolo: con 400 milioni di euro e sedici viadotti la situazione è molto delicata, però abbiamo sollecitato e mi sembra che intorno al tavolo ci fossero tutti e che fossero tutti consapevoli della delicatezza del momento e dell'importanza del progetto, che per me è assolutamente prioritario.

Sulla Roma-Pescara dovremo essere molto onesti in questa Commissione, perché ci sono, sì, mille difficoltà, economiche, progettuali, finanziarie e di altro genere, però non mi rassegno, quindi voglio toccare con mano.

Sulla casa dei Comuni, sì, ho già incontrato una trentina di rappresentanti in queste prime settimane e altrettanti ne incontreremo.

Sul codice degli appalti ad oggi stiamo lavorando sul testo. Sui 230 articoli mancano gli allegati, nel senso che il Consiglio di Stato non ha ancora dato quelli su cui lavorare, quindi ci sarà un lavoro supplementare da fare, però già il lavoro che stiamo facendo su quei 230 articoli è enorme – cosa di cui ringrazio i preziosi tecnici del Ministero – anche perché occorre leggere più di 62-63 contributi che sono arrivati da associazioni, enti e sindacati con le realtà più varie ed eventuali, però ovviamente si passerà di qui e dall'Aula, com'è giusto che sia.

Su ITA sono arrivate tre o quattro sollecitazioni. Ovviamente, ci saranno un Sottosegretario e un Vice Ministro con delega agli aeroporti, quello è un *dossier* che però economicamente parlando è su altri tavoli; ma torneremo a parlarne in questa Commissione, perché fa parte del futuro del Paese.

Sulla Metro C ci sono 2,2 miliardi e peraltro altri 1,3 miliardi ci sono su altri sistemi metropolitani in altre città italiane.

Sul Piano casa mi fa piacere che in più d'uno abbiano sollevato un'ambizione che è anche assolutamente mia e penso che avremo cinque anni per lavorarci e costruirlo.

Sulla logistica ho già incontrato alcuni operatori del settore, come rappresentanti di Trenitalia, quindi è un tema economicamente e socialmente determinante, ne sono assolutamente convinto.

Anche sul tema dei porti ci sarà un collega genovese che se ne occuperà segnatamente. Sarò a Genova domenica, quindi sull'utilità della diga sono assolutamente d'accordo. La strategicità della Gronda – o Passante, che dir si voglia – l'ho messa accelerata nel decreto, altrimenti avrebbe subito ritardi. A me risulta che per la linea del Campasso ci siano i finanziamenti in manovra. Abbiamo fatto battaglia diurna e notturna con il Ministero, soprattutto notturna, però risultano. Domenica, per Santa Barbara, sarò anche sul terzo valico, quindi è chiaro che lì la connessione Liguria-Piemonte-Francia-Lombardia è un sistema fondamentale, ma da quel punto di vista sono assolutamente fiducioso.

PRESIDENTE. Grazie, signor Ministro. Do ora la parola agli altri colleghi che desiderano intervenire.

SIRONI (M5S). Signor Presidente, desidero innanzi tutto ringraziare il Ministro per essere qui.

Il suo proposito è quello di accelerare e cercare di far girare le cose e in collegamento a questo abbiamo parlato di codice degli appalti. Non vorrei che per la fretta di fare poi non si facessero le cose bene. Mi riferisco in particolare al dibattito pubblico, che è nel codice degli appalti e che non vorrei venisse penalizzato da questa rivisitazione.

Io sono di Milano, che, come sa bene, ha avuto il suo dibattito pubblico piuttosto di recente in merito allo stadio di San Siro, che ha sollevato parecchie polemiche per com'è stato gestito. Non entro nel dettaglio su questo, però ci sono stati problemi nella gestione del dibattito. D'altra parte, però, ha rivelato l'importanza di questo strumento democratico di confronto con i cittadini e di partecipazione perché ha reso quell'argomento, per esempio, di dominio pubblico. Siete intervenuti in tanti a proposito dello stadio, perché ha messo in evidenza certe difficoltà, quindi non penalizzate nella rivisitazione del codice degli appalti lo strumento partecipativo del dibattito pubblico, perché è quello che consente, per assurdo, di avviare le opere. Parlava prima di un'autostrada, non so esattamente dove, nel Sud Italia, che non riesce a partire perché non si è ancora deciso dove farla. In un contesto del genere, per esempio,

paradossalmente il dibattito pubblico, anziché rallentarle, accelererebbe le pratiche.

Cambiando argomento, viceversa, sulla logistica, il fatto di vedere la città come un sistema è una cosa molto importante. Penso sempre alla mia città, Milano, dove per esempio nella progettazione dell'ortomercato, che è un *hub* grandissimo, la piattaforma logistica non è stata prevista per il trasporto merci su rotaia. E pensare che all'epoca, quand'è stato costruito, le rotaie c'erano e ci sono ancora quelle vecchie dismesse. Com'è possibile allora che nella progettazione di una città venga fatto questo, cioè che non venga preso in considerazione in un *hub* il trasporto delle merci su ferro? Attenzione quindi a coinvolgere nella progettazione nazionale del servizio anche i sindaci e le città, in modo che anche questo tipo di interventi e di progetti vengano tutti fatti in un'unica direzione, altrimenti il sistema non funziona.

BERGESIO (*LSP-PSd'Az*). Signor Presidente, signor Ministro, va bene tale approccio, assolutamente pragmatico, con questa cultura del fare, che sicuramente renderà merito al suo Ministero, perché è importante che le cose si facciano e non soltanto se ne parli, com'è stato per troppi anni.

Vengo da una terra molto complicata e da una provincia grande, quella di Cuneo, dove ci sono grandi opere che da anni vengono annunciate e non sono ancora completate (dall'Asti-Cuneo al raddoppio stradale del *tunnel* del traforo stradale del Colle di Tenda). Oggi a breve sarà in corso anche una importantissima Commissione intergovernativa (Cig). Il raddoppio del Colle di Tenda si è bloccato a causa della tempesta Alex del 2020. Si è dovuto aggiungere a questo un viadotto, anche in quel caso con tempi più lunghi. Adesso ANAS dovrebbe riuscire a ricucire questo percorso. Vi sono poi la strada statale 28 e la tangenziale di Demonte, che è ferma ancora nelle varie dispute tra Commissione europea e Ministero dell'ambiente: anche lì dovremmo dare una svolta a breve, perché diventerà determinante questo aspetto.

In tutto questo si inserisce anche un dato, ossia l'incidentalità sulla sicurezza stradale: la ringrazio per aver citato questo tema prima, soprattutto dal punto di vista sia della manutenzione, sia anche della prevenzione. Abbiamo 7.000 km di strade e un tasso di incidentalità del 7,9 per cento ogni 100.000 abitanti, a dispetto del nostro Paese in cui la media del 2021 è di 4,1 per cento ogni 100.000 abitanti. Sono dati preoccupanti, che meritano anche investimenti più importanti su queste strade nella nostra terra e nella nostra provincia, ma abbiamo fiducia in questo.

Dall'altra parte, le porto anche l'aspetto della tangenziale di Fossano, che è crollata nel 2017 e sono passati cinque anni: nel 2023 saranno sei anni ed è ancora in fase di completamento, perché ANAS ha ritardato nei tempi.

Concordo con lei che questi commissari pieni di responsabilità, magari senza risorse e con rischi a livello di competenze hanno il ruolo, ma poi eseguono molto poco a dispetto di quello che dovrebbero fare.

Le chiedo un intervento e una presa di coscienza particolari sul tema degli invasi, che è importantissimo. Il tema dell'acqua nel nostro Paese è fondamentale. Come sa, l'ufficio dighe della Presidenza del Consiglio nel 1980 disse che al nostro Paese servivano almeno 15 miliardi di metri cubi di acqua e oggi abbiamo come capacità di invaso 12 miliardi. Siamo rimasti fermi a quella data senza implementazione.

Noi, come Lega, abbiamo presentato nel decreto-legge aiuti-*ter* un emendamento nel quale chiedevamo la nomina di commissari, in accordo anche con la Protezione civile nazionale, e l'identificazione di commissari sui territori per poter far partire queste opere, che in molti casi sono già state studiate con riferimento ai luoghi in cui possano essere realizzate. Questo è un fabbisogno importantissimo per il nostro Paese, che non coinvolge sicuramente solo il Ministero delle infrastrutture, però è determinante per l'investimento delle risorse e per avere la possibilità di realizzare degli invasi, perché la siccità degli ultimi tre anni, poi gradatamente molto più importante nel 2022, ha segnalato che è vero che dal 1990 al 2021 il nostro Paese ha perso il 20 per cento di capacità di acqua di distribuzione per via delle perdite e tutto quello che ne è conseguito, però oggi abbiamo veramente bisogno di un intervento importante ed immediato.

Le cito ancora gli aeroporti minori, di cui ha parlato in precedenza, oltre a quelli importanti per il trasporto sia passeggeri sia merci: occorre tenere un occhio particolare anche su questi aeroporti, perché diventano d'importanza per tutti i nostri territori per la logistica e soprattutto per la fruibilità e la vicinanza per certe zone più disagiate.

ROSA (*FdI*). Signor Presidente, nel ringraziare il signor Ministro per la sua presenza, mi ricollego a quanto accennato prima di me circa la problematica dell'acqua e della capacità di invaso che abbiamo in Italia.

Vengo dalla Basilicata, dove abbiamo grandi dighe, quindi le do un numero, relativo alla diga di Monte Cotugno, la più grande in terra battuta d'Europa: il massimo invaso è di 480 miliardi di litri, ma è stato autorizzato solo per 285 miliardi (quindi meno 195); l'anno scorso sono stati buttati a mare 67 miliardi di litri per l'alleggerimento della diga, perché molte volte le infrastrutture ci sono, però, se non vengono fatte le manutenzioni, esistono regole e norme che vietano il massimo accumulo. Come questa diga di Monte Cotugno, ce n'è un'altra che fornisce acqua potabile alla città di Potenza, che non si può riempire completamente, perché mancano ancora gli adeguamenti e i controlli antisismici. Molte volte sono state realizzate infrastrutture, però non sono o mantenute o completate negli adempimenti legislativi, quindi abbiamo capacità potenziali, però non le sfruttiamo.

Vorrei conoscere meglio quindi cosa vuol fare il Ministro e qual è il suo pensiero rispetto a un problema importante per l'Italia, perché l'acqua è una risorsa. Ricordo che con l'acqua della diga di Monte Cotugno la Basilicata approvvigiona anche gran parte della Puglia.

SALVITTI (*Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE*). Signor Presidente, signor Ministro, mi fa molto piacere il fatto che si sia fatto riferimento al sistema logistico e alla multimodalità per ciò che riguarda lo sviluppo che può avere anche ricadute importantissime per il nostro PIL, perché è una delle poche cose che non ci possono portare via. Anzi, diventa fondamentale un sistema integrato, soprattutto multimodale, che ci consenta di diventare molto appetibili per gli altri, quindi recettori di iniziative a livello mondiale che possono coinvolgerci su sistemi economici molto importanti. La valenza economica che si deve dare al sistema logistico è quindi importante, anche per la crescita del Paese, perché dal punto di vista del PIL potrebbe avere una sua rilevanza anche in termini percentuali.

Sono molto concentrato su questo tema essendo uno dei primi che l'ha sviluppato, perché abbiamo fatto un centro logistico molto importante, probabilmente il più grande del Centro Italia, e veniamo presi come visionari, dato che siamo riusciti a farlo con soldi privati e *governance* pubblica, quindi con una società di trasformazione urbana, pur essendo stati attenzionati dalla Corte dei conti, perché sembrava strano che un Comune guadagnasse su un'iniziativa di questo genere (quindi patrimonialmente ha guadagnato).

Ci sono difficoltà che abbiamo incontrato, purtroppo legate all'intermodalità, nel senso che reputiamo fondamentale questo, anche perché il problema dal punto di vista ambientale e del logistico è il trasporto. È un'industria *green* pulita, perché non produce emissioni, ma è altrettanto vero che, nel momento stesso in cui diventa obbligatorio il trasporto su gomma, esso ha un'incidenza importante per fare arrivare la merce lì, oltretutto con la disponibilità da parte dei privati. È stata presentata già tanti anni fa una progettazione importante realizzata da parte dell'amministrazione comunale per 250.000 euro per le Ferrovie dello Stato, ma siamo ancora in attesa di risposta su un piccolissimo tratto che può consentire lo stacco e quindi l'arrivo in area logistica (quindi dedicato urbanisticamente alla logistica). Se si riuscisse a porre attenzione su questo tema, magari con un investimento molto limitato, anche perché c'è la volontà di contribuzione da parte dei privati, sarebbe importante: si riuscirebbe veramente a dare la possibilità di creare un'importante intermodalità, tale da consentire un alleggerimento dal punto di vista ambientale e un arricchimento dal punto di vista della logistica in sé e per sé, quindi da un punto di vista industriale.

Si è fatto riferimento alla Cisterna-Valmontone, un asse che consentirebbe l'inserimento dalla costa verso l'interno e andrebbe proprio a ricadere su questo punto di fondamentale importanza. Ha già una copertura quasi totale della logistica (intorno all'80-85 per cento), ma questo darebbe un ulteriore impulso a coprirla completamente.

FINA (*PD-IDP*). Signor Presidente, nell'augurare al Ministro buon lavoro, vorrei porgli brevemente alcune questioni di carattere generale e alcune specifiche.

Questa è una Commissione che ha la fortuna di occuparsi sia di transizione ecologica e tecnologica sia di infrastrutture. Lei più volte ha parlato di nucleare e noi naturalmente ci occupiamo anche di transizione energetica: ha in mente luoghi, tempi e costi di realizzazione di nuove centrali nucleari?

Lei ha detto che non è uno scherzo il ponte sullo Stretto e circa un mese fa ha detto che avete già tempi e costi: può dirceli? Dal nostro punto di vista, per elaborare un'idea alternativa possiamo immaginare quante altre cose si possono fare.

In relazione a temi che già ha toccato (come l'A24 e l'A25), ha fatto già alcune osservazioni e ha detto che incontrerà i sindaci. Le volevo ricordare una dichiarazione di qualche mese del Capogruppo di Fratelli d'Italia, attualmente suo collega e ministro, l'onorevole Lollobrigida, il quale ha detto: ci aspettiamo che alcune categorie, per motivi sanitari, di lavoro o di studio, viaggino gratuitamente. In termini economici è facile, perché tutta quell'autostrada A24-A25 oggi introita la bigliettazione di circa 180 milioni di euro: se si agevolano i pendolari e si permette loro di viaggiare gratuitamente, non c'è che un esborso di pochi milioni. Quando saremo al Governo, faremo viaggiare in condizioni di gratuità: lei sosteneva anche il precedente Governo, ma Fratelli d'Italia si agguinge a questo; vorrei quindi chiederle se è d'accordo.

Ha detto che ci sono molte difficoltà sul tema della ferrovia Pescara-Roma e questo naturalmente è abbastanza preoccupante. Stiamo parlando di una delle opere dichiarate strategiche anche per l'interesse dell'intero Paese e questo sarà utile approfondirlo, se non in questa occasione, in una prossima.

Infine, l'ultima questione riguarda la strada statale 690 Avezzano-Sora: circa un anno e mezzo fa il presidente della Regione Marsilio ha presentato agli amministratori un progetto per quasi un miliardo di euro. Vorrei chiederle se anche questa è una cartellina senza niente dentro oppure a che punto è l'iter tecnico autorizzativo e se ci sarà un percorso di condivisione con i territori.

PETRUCCI (*FdI*). Signor Presidente, sarò brevissima nel ringraziare il Ministro per la complessa e dettagliata relazione che ci ha appena illustrato.

Mi vorrei soffermare su un argomento che è stato ripreso e riguarda praticamente la sburocratizzazione. Mi è molto piaciuto il passaggio in cui l'ha evidenziata, ma vorrei sottolineare un aspetto: sburocratizzare significa dare tempi certi e oggettività agli enti e non più pareri soggettivi; in questo caso, faccio riferimento alla Soprintendenza, che è un caso molto particolare, perché ci ritroviamo con precetti bellissimi, ma il confine del limite e del vincolo, per cui da una parte vengono autorizzate e dall'altro no.

Faccio riferimento alle dighe e ai grandi invasi, ma anche a quelli piccoli: vengo dalla parte sud della Toscana, dove abbiamo grandi estensioni e, da un punto di vista culturale, grandi aziende, ma ci troviamo

invece molto spesso a battagliaire con la Soprintendenza per problemi connessi a pareri negativi, perché le forme non sono idonee. Siamo in un'emergenza idrica e ci ritroviamo con grandi imprenditori a decidere di lasciare queste zone per andare in altre. Questa migrazione che si sta verificando nel sud della Toscana sta portando danni anche economici.

Per me sburocratizzare significa questo: cosa fondamentale è non andare assolutamente a toccare i livelli di progettazione; forse occorre togliere il preliminare, ma mi raccomando sul definitivo, perché è lì che abbiamo gli studi. Parliamo tanto oggi di geologi (sono geologa) e di fattibilità, poi ci ritroviamo in situazioni come quelle purtroppo appena successe a Ischia, dove mancano supporti, pianificazioni e studi geologici di dettaglio, perché quando andiamo a fare le carte dei rischi geomorfologici o idraulici, i compensi per i professionisti si aggirano su qualche migliaia di euro (non arriviamo mai a 10.000 euro). Questo significa che nessuno fa mai indagini di dettaglio, che sono nella progettazione definitiva. Per questo è importante togliere la preliminare, ma mai intaccare il definitivo e l'eventuale esecutivo che poi in realtà prende in esame tutte le altre caratteristiche sismiche.

Essendo della Toscana, porto in evidenza il tratto che manca della dorsale tirrenica, che va da Rosignano a Civitavecchia: lì il dramma dei comitati del no o delle aperture ai cittadini, che sono giustissime, ma che avvengono troppo spesso, per cui ognuno con la propria idea sul proprio orticello – perché tutti vediamo casa nostra, senza riuscire ad avere una visione completa – ha creato questa mancanza. A tutt'oggi, quindi, non abbiamo quel tratto.

Non solo: la Toscana del sud ha un problema per quanto riguarda le rotaie per collegare i due capoluoghi che distano, per farvi capire, circa 180 chilometri, per cui ci vogliono circa due ore e per 140 ce ne vogliono tre, quindi è un problema importante sia la parte delle strade e della viabilità stradale sia quella sulle rotaie.

DI GIROLAMO (*M5S*). Signor Presidente, nello scusarmi con il signor Ministro per non aver potuto ascoltare le sue linee programmatiche, a causa di un problema che mi ha provocato un ritardo, e premettendo che recuperò tale mancanza, farò un paio di considerazioni.

Signor Ministro, a me fa sinceramente piacere sentirla parlare dell'arrivo prossimo del nuovo codice degli appalti, perché, a differenza di quanto sosteneva alcuni mesi fa, lei e i suoi colleghi in questa Commissione avete proposto con alcuni emendamenti l'abolizione del codice degli appalti italiani per avvalersi esclusivamente della normativa europea. Questo suo nuovo approccio sinceramente mi fa molto piacere, anche perché sulla riforma del codice degli appalti nella scorsa legislatura abbiamo lavorato alacremente e torneremo a farlo, con il doppio passaggio parlamentare previsto in norma.

Sul PNRR ho letto diverse dichiarazioni, sicuramente ne avrà parlato anche oggi: nel rivedere il cronoprogramma, è chiaro che il tema è sulla scadenza e sull'aumento dei prezzi dei costi delle materie prime, quindi è

chiaro che la questione è legata anche alle definizioni europee, a seconda di quello che il Governo chiederà, quindi a scalare. Forse dovremmo appropciare in un altro momento questo tema, che è comunque importantissimo e legato sia al codice degli appalti sia a tutto il Piano di ripresa nazionale.

Quanto al ponte sullo Stretto, dal Movimento 5 Stelle le dico che non affronteremo la questione in maniera ideologica, perché è un'opera mastodontica, di cui si parla da decenni, forse dai tempi dei romani, quindi andiamo veramente oltre. Se si venisse alla definizione di qualcosa di concreto, sarebbe auspicabile, perché almeno supereremmo una fase di dibattito che finora ha portato solo tanta « fuffa ».

Quello che mi preme farle notare è che, a differenza di una nuova e mastodontica opera, anche il miglioramento del sistema di interconnessione attuale potrebbe di fatto dimezzare i tempi di percorrenza da Messina a Roma (di fatto, dovrebbe essere quella l'idea della velocizzazione, ossia mettere in collegamento le grandi città della Nazione). Questo si potrebbe fare migliorando il sistema dinamico di attraversamento dello Stretto e il sistema dei treni, che attualmente non rispecchiano i tempi e le velocità utili da definirsi ad alta velocità.

Un'altra questione è che le auguro sicuramente molta fortuna nel toccare i *dossier* di ITA e la partita ancora in essere sulla rete unica, perché si tratta di temi molto importanti, quindi le auguro buon lavoro in merito.

Mi dispiace che il Ministero con lei abbia perso la definizione di mobilità sostenibile, perché questo è un messaggio che viene lanciato a una Nazione in un momento di criticità climatica molto importante. Sicuramente lo penserà, Ministro, però è chiaro che il suo approccio politico dev'essere diverso e questo lo posso comprendere: mobilità sostenibile vuol dire anche ridare molto spazio al cittadino; siamo in un momento in cui ci aspettavamo riduzioni delle morti in strada (mi riferisco agli obiettivi del Piano nazionale di sicurezza stradale, che al 2050 prospetta l'azzeramento delle morti per incidenti stradali); non solo siamo usciti da un periodo di pandemia che ci ha costretto in casa, quindi a utilizzare meno la macchina, ma purtroppo quest'anno non abbiamo raggiunto gli *standard* che l'Italia si era data. Credo davvero che quanto alla mobilità sostenibile, alla condivisione e alla riduzione dei mezzi in strada ci sia un grandissimo lavoro da fare: questa cosa poi toccherebbe anche altri temi, ma mi fermo qui.

FAROLFI (*FdI*). Signor Presidente, premettendo che a mia volta sarò brevissima, nel ringraziare il signor Ministro per la disponibilità, non entro su altri argomenti, perché sono già stati trattati, però c'è n'è uno che mi sta particolarmente a cuore, sul quale bastano due parole, ossia la E45. C'è un cantiere continuo, da Cesena a Perugia, da anni si viaggia a una sola corsia per tutti e due i sensi di marcia: è veramente pericolosissimo, quindi volevo sottoporle questa questione.

SALVINI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, vorrei intanto rispondere a qualche spunto. Sul codice degli appalti, che avremo modo di approfondire articolo per articolo: il dibattito pubblico continua ad essere previsto, in bozza, come obbligatorio per alcune opere inserite in allegato, quindi non si vuole tappare la bocca a nessuno, ci mancherebbe; poi, con la senatrice, da milanese a milanese, molto volentieri avrò modo di parlare della storia dell'ortomercato che ho seguito per vent'anni in Consiglio comunale, ma al di fuori di questa Commissione, per non annoiare i non milanesi.

Piemonte, Asti-Cuneo, Tangenziale, Col di Tenda e Fossano sono *dossier* in evidenza. In più d'un caso al piano dighe sono favorevole: anzi, proporrò ai colleghi che condividono con me le responsabilità e che sono più di uno (penso al Ministero dell'ambiente e al Ministero dell'agricoltura) un tavolo di confronto permanente sull'acqua, patrimonio globale, mondiale e nazionale, che abbonda in cielo ma si disperde in terra, perché raccogliamo solo una minima parte dell'acqua piovana e poi non riusciamo a restituirla agli operatori, ai cittadini e agli imprenditori agricoli. Il piano casa avremo modo di metterlo in piedi, ma il tavolo acqua sarà fondamentale e lo proporrò ai colleghi. Tenete presente i numeri: parlavamo non solo di nuove strutture, ma anche di manutenzione; ci sono nove dighe commissariate in Sardegna, giusto per fare un esempio di una terra che ha fame di acqua. In Italia ci sono 580 grandi dighe sottoposte alla vigilanza del mio Ministero e ben tre dirigenti a occuparsene. Possiamo quindi essere ambiziosissimi, ma siccome le idee camminano sulle gambe delle donne e degli uomini, ho già incontrato la dirigente del settore dighe, persona molto in gamba, però se in tre devono occuparsi dell'intero territorio nazionale, la vedo difficile. Il tavolo acqua e il piano acqua sono necessari: ricorderete tutti il disastro siccità della scorsa estate, ma non possiamo attendere che piova per far lavorare e dissetare la gente e aiutare gli imprenditori agricoli, quindi questa sicuramente sarà una delle mie proposte e delle mie priorità.

Anche sulla logistica con i colleghi del MISE dovremo ragionare, perché ci sono anche tanti progetti avveniristici, con fondi privati che sono stati portati alle attenzioni del pubblico, non sempre ascoltati o nemmeno letti in passato, quindi vediamo di riportarci in pari.

Sul nucleare dovrò lavorare con altri colleghi, perché ovviamente non è una mia diretta esclusiva competenza, ma sono un assoluto e convinto sostenitore della necessità per l'Italia di non privarsi di una fonte energetica importante come altre, che è il nucleare; rimarremmo l'unico grande Paese al mondo che dice di no al nucleare, questo lo sappiamo; poi io do l'indirizzo politico, ma non faccio né l'ingegnere, né il geologo, fortunatamente, quindi su dov'è meglio farla, tempi e costi, gli ultimi esperti con cui ho parlato mi hanno riferito di sette anni di necessità lavorativa per arrivare al prodotto, poi c'è il dibattito (sopraterra, sottoterra, zone sismiche, eccetera). Io dico che se tutto il mondo dice sì al nucleare non possiamo essere gli unici che vanno in direzione contraria,

poi ci sono i tecnici che dovranno dirci quanto costa e dov'è meglio e più sicuro farlo.

Sulla A24 e A25, ribadisco di aver fatto cinque riunioni (entro fine anno arriveremo sicuramente a dieci). L'esenzione per categorie non mi sembra percorribile e la vedo molto difficilmente gestibile (non è pensabile di chiedere al casello chi è pendolare, chi è anziano o chi si va a curare).

Quanto al piano economico in capo ad ANAS, fino a che era un privato che doveva guadagnarci era un conto; adesso c'è ANAS che teoricamente non è lì per guadagnarci, quindi potrebbe anche avere un « meno » davanti; ho chiesto pertanto un serio e ipotetico piano di riduzione tariffaria per tutti, non per singole categorie, altrimenti impazziscono. Gliel'ho chiesto ieri: per veloce che sia, gli do qualche giorno per ipotizzare diverse modulazioni. L'obiettivo è di ridurre il pedaggio, assolutamente sì.

La questione Roma-Pescara è uno dei primi *dossier* che ho sul tavolo; vado a memoria, sono più di 6 miliardi di investimento. Al di là delle cifre (a me arrivano tanti *dossier* con la cifra davanti poi, bisogna chiedere quanti fondi sono appostati e lì comincia il dramma), ci ragioniamo con gli enti locali. Ho chiesto un approfondimento sulla Roma-Pescara, non ce l'ho oggi, però avremo modo di rivederci, assolutamente sì.

Sulle soprintendenze, ci affidiamo alla bontà divina e aspettiamo che il Ministro della cultura dia la delega per ragionare con un collega, perché non ci sono solo la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e la valutazione ambientale strategica (VAS), ma anche la valutazione d'incidenza (VIC), però ognuno fa il suo e quindi è giusto che ci sia chi tuteli il patrimonio paesaggistico e archeologico, però in maniera omogenea, mettiamola così, perché, se a distanza di tre chilometri si ricevono sia un sì sia un no, evidentemente o è sbagliato il sì o è sbagliato il no, quindi avere un'omogeneità di trattamento è qualcosa di assolutamente auspicato e auspicabile.

Sul PNRR e sull'atteggiamento con l'Europa, ripeto che lunedì sarò a Bruxelles, alla prima riunione dei Ministri europei dei trasporti, che penso abbiano i nostri stessi problemi, perché il Covid c'è stato anche da loro, così come l'aumento dei prezzi, delle materie prime e dell'energia, quindi firmare che chiudiamo, completiamo, inauguriamo e rendicontiamo tutto quanto previsto al 2026 è molto ambizioso, però condividerò con gli altri colleghi la necessità su alcuni fronti di aggiornare alla vita reale quello che è.

Vivo a Milano: la sostenibilità, sulla quale pure sono d'accordo, non si fa però con gli aggettivi o con le denominazioni ministeriali, ma con i fatti. L'idrogeno è bellissimo sulla carta, ma ragioniamo se si può fare, se c'è e su chi produce e chi fornisce.

Anche il settore elettrico è assolutamente fondamentale: chi vive a Roma e ha un'auto elettrica, come capita a me, la lascia a casa un giorno su due, perché non sa dove ricaricarla, a meno che non abbia la villa con

ricarica interna. Siccome non tutti hanno la villa con ricarica interna, ovviamente bisogna essere ambiziosi, ma pragmatici.

Per quanto riguarda il ponte sullo Stretto, mi sono studiato, tra l'altro, uno studio commissionato dal Rotary a due ingegneri che valuterebbero in 140.000 tonnellate di anidride carbonica non emessa in ambiente il vantaggio non economico, ma ambientale, di un collegamento stabile fra Sicilia ed Europa. Stando ai diversi studi, quindi, non solo sarebbe un'opera economicamente fondamentale, ma addirittura in questo studio si parla della grande opera più *green* al mondo. Ripeto che da Ministro mi prenderò la responsabilità di dare indicazioni e fare delle scelte, poi l'ingegnere fa l'ingegnere, il commercialista fa il commercialista e il geologo fa il geologo. Secondo me è fondamentale, come lo sono la TAV, la E45, la E78 e tanti altri assi viari, anche di micromobilità: ripeto che, se passassi cinque anni a occuparmi di una sola opera, sbaglierei mestiere; c'è un complesso di alcune centinaia di opere che si tengono insieme. È chiaro che se si fa il Ponte, ma non c'è l'alta velocità fra Palermo e Messina, è inutile: c'è un tratto di alta velocità ferroviaria in Calabria che non è progettato. Non sto a chiedere a chi c'era prima di me perché l'hanno annunciato, perché non mi interessa quello che è successo fino a ieri, ma quello che accade da domani in avanti. Se faccio il ponte, devo avere la possibilità di risparmiare in emissioni, in aria e in mare, però arrivandoci.

Sulla E78, così come sulla E45, ci sono numerosi percorsi aperti. L'Avezzano-Sora è inserita su nuovi interventi da progettare di ANAS, con risorse del 2022; sulla Tirrenica si sono pagati 37 milioni di euro per acquisto del progetto da parte di ANAS e l'opera integrale costa 1 miliardo. Ho chiesto a tutti i commissari quanto costa, quando inizia, quando finisce e quanto manca, soprattutto, e abbiamo dovuto pure ricomprarci il progetto.

Infine, il quadruplicamento per intero sulla Genova-Milano è previsto nel nuovo contratto di programma con RFI; sulla Cisterna-Valmontone il commissario sta procedendo con l'aggiornamento del vecchio progetto e a breve saranno emessi i decreti di esproprio e si potrà avviare la progettazione esecutiva.

Devo fermarmi qui, e me ne scuso, per un altro impegno istituzionale. Vi ringrazio per l'attenzione e vi do appuntamento ad una prossima occasione.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la disponibilità e dichiaro concluse le comunicazioni del Governo.

I lavori terminano alle ore 10,05.

