Rif. Camera Rif. normativi
XVIII Legislatura

VIII Commissione

Resoconto stenografico

Seduta n. 3 di Mercoledì 1 agosto 2018
Bozza non corretta

INDICE
Testo del resoconto stenografico

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ALESSANDRO MANUEL BENVENUTO

La seduta comincia alle 14.05.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera e la trasmissione diretta sulla *web tv*.

(Così rimane stabilito).

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, limitatamente alle parti di competenza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, limitatamente alle parti di competenza.

Ricordo che, come convenuto nella riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, dopo l'intervento introduttivo del Ministro potrà intervenire un deputato per ciascun Gruppo e, al termine di tali interventi, i restanti deputati che ne facciano richiesta, compatibilmente con i tempi disponibili per consentire la replica del Ministro. Faccio presente che il ministro è chiamato a svolgere alcune interrogazioni a risposta immediata in Assemblea. Pertanto, l'audizione verrà sospesa per consentire al Ministro tale adempimento. Nei minuti disponibili la Commissione potrà quindi svolgere l'ulteriore punto all'ordine del giorno, al fine di dedicare all'audizione tutto il tempo disponibile prima della ripresa delle votazioni in Assemblea.

Nel ringraziare nuovamente il Ministro per la sua partecipazione ai lavori della Commissione, gli cedo la parola per la relazione.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* Grazie, presidente, grazie, colleghi. Per me è un onore oggi essere qua. Ieri è stata fatta la prima audizione di fronte alla Commissione Lavori pubblici e comunicazioni del Senato, questa è la seconda. Non dipende dal sottoscritto – non è una giustificazione e non voglio certamente mettere le mani avanti – il fatto che oggi debba rispondere a cinque *question time* su tanti argomenti contingenti, ma è una decisione presa dal Parlamento insieme al Ministro dei rapporti con il Parlamento. Inizio la relazione, che, per cercare di dare una sorta di organicità, ho diviso in capitoli, in argomenti. Parliamo quindi delle linee programmatiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le parti di competenza di questa Commissione.

Il nostro impegno, che voglio ribadire qui, è quello di rispettare il contratto di Governo, ascoltando le istanze che ci verranno dal Parlamento nell'esercizio delle sue funzioni di indirizzo e di controllo. Questo è per me un passaggio molto importante. Non avete di fronte una persona che ricopre una carica ministeriale e che ha come volontà quella di impostare una gestione centralizzata all'interno del ministero, tutt'altro, ma una persona che vuole ascoltare, imparare e migliorare condividendo tutte le istanze che possono, che debbono arrivare al Parlamento, quindi ovviamente non solo quelle di indirizzo e di controllo – ci mancherebbe altro – ma proprio quelle di ascolto, per condividere provvedimenti di iniziativa parlamentare, ovviamente trasversalmente.

Nell'ottica di un miglioramento vero della qualità della vita dei cittadini, che è il faro del Governo del cambiamento, la cifra del nostro lavoro non sarà continuare a foraggiare grandi opere mastodontiche e dispendiose, ma dotare il Paese di una rete di tante piccole opere diffuse che servano realmente ai cittadini. Penso alla manutenzione dei ponti e delle strade, alla creazione delle varianti autostradali, alla riqualificazione del tessuto urbano.
Per una programmazione oculata delle opere, potenzieremo la revisione del progetto affidata alla Struttura tecnica di missione, che ha il compito di analizzare tutti i progetti già in essere e quelli ancora da finanziare secondo un'analisi costi/benefici.

Come sapete, la Struttura tecnica di missione è un organo che ha la funzione di progettazione insieme con la concretizzazione e l'attuazione del programma di Governo, delle istanze del ministero, ovviamente in un'interlocuzione con le amministrazioni. È composta principalmente – e parlo solo di una parte di essa, che definisco molto poco tecnicamente come quella dei «super consulenti», che sono quattordici, – da persone scelte sulla base di tutti gli ambiti che questo ministero dovrà toccare.

Punteremo, inoltre, su una minore discrezionalità nella scelta delle priorità e su una maggiore capacità progettuale per evitare in radice fenomeni di corruzione e di illegalità.
Per quanto riguarda l'edilizia di qualità e gli appalti pubblici, vogliamo puntare sulla tecnologia, che ci apre in tal senso scenari molto interessanti. Lavoreremo per implementare l'utilizzo, nelle opere pubbliche, del BIM (Building Information Modeling), ovvero di un sistema aperto di pianificazione, realizzazione e gestione delle costruzioni, uno strumento innovativo che tramite la condivisione digitale può far risparmiare fino a 30 miliardi di euro negli appalti pubblici e che migliora nettamente sia il lavoro dei professionisti del settore edile sia la qualità della vita di chi dovrà abitare e utilizzare queste opere. Non vi nascondo che l'implementazione e l'utilizzo, soprattutto da parte della pubblica amministrazione, del mio ministero, di quest'operatività digitale attraverso il BIM è una delle priorità.

Nell'ottica di un'attenta cura del territorio e dell'ambiente, infine, questo ministero punta a fare dell'Italia un Paese all'avanguardia, che guardi al futuro in verde, attraverso incentivi a una mobilità dolce e veramente *green*.

In questo senso investiremo risorse pubbliche per attuare un serio piano nazionale per le piste ciclabili. I soldi pubblici saranno anche investiti sulla mobilità elettrica. È nostra intenzione lavorare per un futuro a basse e poi a zero emissioni. E cercheremo di arrivare all'obiettivo di zero macchine inquinanti in circolazione entro il 2030.

Analizzando ora i singoli punti, partiamo proprio dal «Costruire digitale», il cosiddetto BIM. Rilanceremo il settore delle costruzioni con un occhio di riguardo ad una gestione sostenibile del suolo occupato, attraverso un'adeguata politica che promuova la rigenerazione urbana. Ripenseremo completamente il modello urbanistico e il rapporto tra abitato e ambiente, anche rispetto agli spazi pubblici. Le parole d'ordine sono: riuso, riqualificazione, rigenerazione contro il nuovo consumo di suolo, programmazione; regole semplici che favoriscano trasparenza e legalità, controlli efficaci e sanzioni che facciano davvero da deterrente.

Oltre a regole chiare e cogenti, lo Stato userà leve fiscali, o comunque incentivanti, per incoraggiare un'edilizia di qualità. Punteremo sulla stabilizzazione delle detrazioni fiscali come l'«ecobonus».

È inoltre intenzione di quest'amministrazione facilitare il più possibile il ricorso al «sisma Bonus». Questo strumento, infatti, non è stato ancora in grado di esprimere tutto il suo potenziale. Introdurremo, quindi, tipologie di certificazione capaci di garantire i crediti d'imposta, coinvolgere imprese certificate e semplificare le attività delle amministrazioni locali. Come vogliamo farlo? Attraverso la predisposizione di contratti differenziati per tipologia di intervento.

Non vi nascondo che, parlando anche con tanti *stakeholders* in queste settimane, ovviamente interessati dal costruire, penso che proprio l'«ecobonus», la ristrutturazione e il «sisma Bonus» possano essere quelle autostrade per un rilancio occupazionale in un settore che negli ultimi anni ha registrato a livello occupazionale cifre importanti, perdendo addirittura circa 600.000 posti di lavoro. E il dramma è che sono distribuiti su tutto il territorio nazionale. In generale, le ristrutturazioni rappresentano l'unico ramo dell'edilizia che ha resistito alla crisi, e stiamo parlando di interventi in grado di generare molti più posti di lavoro rispetto a certe cattedrali nel deserto, che invece ingrassano solo chi le realizza.

Riqualificazione immobiliare per noi significa progettare edifici integrati in un quartiere intelligente, che rappresentano un primo passo verso la città elettrica, intesa come un insieme di sistemi intelligenti che agiscano e interagiscano in maniera preventiva.
Un grande aiuto ci arriverà dall'innovazione e dal digitale, in particolare dall'interazione degli oggetti di uso quotidiano, che comunicheranno tra loro e ci aiuteranno a migliorare la vita di tutti i giorni. Sto parlando dell'internet delle cose, che questo ministero contribuirà a diffondere rendendolo una realtà accessibile a tutti.

Investiremo sulla digitalizzazione nel settore edile, consapevoli che attraverso la costruzione digitale si guadagna in termini di qualità della vita. Basta soltanto citare il BIM, *building information modeling*, cioè un modo di progettazione digitale che consente di condividere su piattaforme informatiche i dati dei progetti. È un modello in grado di ottimizzare i costi e i tempi della realizzazione e della manutenzione, un'autentica svolta anche per gli appalti pubblici.

La possibilità di lavorare su un principio di apertura, come *open* BIM, rappresenta un vantaggio irrinunciabile. Ora si tratta di spingere sull'acceleratore per rendere il prima possibile operativa una piattaforma digitale di questo tipo. Il ministero sosterrà il ruolo dell'Italia nella realizzazione della piattaforma europea, ma è altrettanto fondamentale aiutare le amministrazioni pubbliche e le stazioni appaltanti a progettare in BIM, una sfida tanto impegnativa quanto ineludibile.

Un'altra cosa che abbiamo voluto fare sin dall'inizio, dall'insediamento, quindi dopo il giuramento del 2 giugno, è la semplificazione. Ovviamente, uno dei motivi della lentezza e della cattiva qualità dei servizi che la pubblica amministrazione dà al cittadino, alle imprese, agli enti locali, alle associazioni è proprio dato dalla complicazione e dalla farraginosità dei processi stessi, procedimenti amministrativi costituiti troppo spesso da troppi passaggi, troppi processi amministrativi, sommati i quali si creano dei procedimenti contorti, che hanno come conseguenza il blocco di pratiche, che significa mancanza di risposte ai cittadini, alle imprese e a tutti gli interessati.

Quando sono arrivato al ministero, ho chiesto se esistesse un regolamento sulle procedure interne. Non esisteva. Così abbiamo creato un tavolo di lavoro, composto da figure eccellenti dal punto di vista curriculare, che sta mappando tutti i processi amministrativi. Stiamo già trovando duplicazioni: le cancelleremo. L'obiettivo, quindi, è semplificare processi fatti da meno passaggi e, successivamente – solo questo può permetterci di farlo – passare alla transizione digitale.

Abbiamo fatto piani a breve, a medio e a lungo termine. Li stiamo condividendo in un tavolo con la Presidenza del Consiglio, quindi anche con il Presidente del Consiglio Giuseppe Conte. Penso e spero che il nostro ministero rappresenti un modello di applicazione, miglioramento, semplificazione e digitalizzazione delle procedure e che sia replicato anche negli altri ministeri. La cosa che inorgoglisce, almeno me, anche se sono piccole cose, ma probabilmente molto importanti, è che si può farlo senza cambiare le leggi. Senza cambiare le leggi si possono migliorare i procedimenti amministrativi. Basta prestare maggiore attenzione.
Se a questo aggiungo che, semplificando i procedimenti, si può meglio valutare il lavoro dei dipendenti pubblici, penso che sia un lavoro straordinario. Oggi abbiamo troppo spesso dirigenti apicali o dirigenti generali valutati tutti alla stessa maniera. Non è colpa loro molto spesso, ma del fatto che non si sia in grado di valutarli, perché non vengono usati dei parametri valutativi corretti. D'ora in poi, nella direttiva annuale che daremo, i parametri valutativi ci saranno, ci sarà la semplificazione anche per loro e la digitalizzazione anche per loro. Questo significa che le crescite di carriera e i soldi ai dirigenti saranno dati solo se li meritano.

In più, stiamo unendo la valutazione della *performance* organizzativa, uffici e strutture della pubblica amministrazione, con la *performance* individuale. Che cos'è che sta accadendo, che accade spesso? Pur non volendo generalizzare, le *performance*, quindi il servizio fornito all'utenza (cittadino, impresa, ente pubblico), non è di qualità, che spesso è pessima, ma il dirigente responsabile ha il massimo delle valutazioni. Questo non può accadere. Se l'ufficio va male, non può andare bene chi lo dirige.

Legheremo queste due valutazioni, quando il servizio va male, e legheremo alla valutazione gli *stakeholders*, la signora Maria, il signor Mario, il piccolo padroncino, che andranno a rinnovare la patente o a far revisionare il proprio veicolo, Questo non accadrà domani, ma tra un po' di tempo; quando avremo semplificato, si potrà lasciare un *feedback* sul servizio ricevuto. Questo *feedback*, sommato a tutti i *feedback*, creerà in parte la valutazione organizzativa. Se questa va male, chi la dirige non può più farlo. Questo significa che questa persona, se vuole crescere, se vuole guadagnare di più, deve correre. Se fa andare male la struttura, non potrà continuare a dirigerla.

Uno degli obiettivi cardine della nostra azione di Governo, su cui siamo impegnati fin dal primo giorno del nostro insediamento, riguarda l'efficientamento di questo ministero, soprattutto in chiave di trasparenza.

Un primo punto è l'istituzione di un registro degli ingressi, con il quale deve essere certificata la presenza negli uffici del ministero dei diversi portatori di interesse: cittadini, imprese e istituzioni varie. Tutti i cittadini devono sapere in piena trasparenza di cosa si sia parlato con chiunque sia venuto all'interno del palazzo. Oggi, purtroppo, non esiste un registro nel ministero che certifichi il giorno, l'ora, il soggetto e l'argomento trattato. Io penso che non sia corretto.

Nel Governo precedente qualcheduno individualmente lo faceva, come iniziativa personale. Io penso che, invece, debba essere una iniziativa strutturale. Creeremo un contenitore all'interno del sito del Ministero, in cui chiunque vuole fissare un appuntamento, si certifica. Di chi entra al ministero, dobbiamo sapere perché entra, con chi entra e quale argomento debba trattare. Penso che sia a tutela soprattutto di chi lo fa, oltre che del ministero stesso.
Fondamentale, in un'ottica di efficientamento e trasparenza, sarà lavorare sulla semplificazione e digitalizzazione dei processi, realizzando ciò che definiamo transizione digitale, come vi dicevo. Su questo versante abbiamo istituito un tavolo tecnico composto da professionisti di altissimo profilo e competenza. L'obiettivo è di implementare e completare la semplificazione amministrativa e la cosiddetta digitalizzazione del Ministero affinché operi in modalità nativamente digitali, così da assicurare la qualità dell'azione amministrativa e dei servizi *on line*, garantire concretamente il diritto di accesso ai dati e ai documenti e abbattere i costi di

amministrazioni analogiche con procedimenti lunghi, ridondanti e costosi, per contribuire al governo del Paese attraverso dati di qualità aggiornati, completi, accessibili e aperti.

Si intende, dunque, far sì che la transizione digitale del MIT diventi una *good practice*, orientata ai suoi *stakeholders* e di esempio-modello per le altre amministrazioni, in applicazione del principio di leale collaborazione.

Attraverso la digitalizzazione dell'intera attività amministrativa, i cittadini, le imprese e le diverse istituzioni potranno accedere alle informazioni e ai contenuti di cui necessitano direttamente da una postazione informatica di cui dispongono.

Un significativo cambiamento si avrà nella definizione di un nuovo sistema di valutazione delle *performance* dei dirigenti, come vi dicevo, il cui lavoro sarà valutato in ottica di semplificazione e digitalizzazione, ponendo tra gli obiettivi di *performance* l'implementazione del codice dell'amministrazione digitale e l'attuazione della trasparenza. Sul loro raggiungimento sarà commisurata la parte della retribuzione che riguarda i risultati.

Un ruolo attivo sarà svolto dai cittadini, dalle imprese e dalle varie istituzioni, che sono destinatari finali e usufruiscono dei servizi del ministero, i quali lasceranno un giudizio sulla qualità del servizio ricevuto. Questo avrà un effetto sulla valutazione delle *performance.* Grossolanamente, io lo definisco il TripAdvisor della pubblica amministrazione.

Altro capitolo fondamentale, propedeutico a gran parte delle iniziative che potremo mettere e che metteremo in campo, è quello degli investimenti dell'Unione europea.

Come ho detto ieri anche ai vostri colleghi, ai nostri colleghi, senatori, penso che questa volontà, quest'iniziativa sia e debba essere trasversale. Se oggi non riusciamo a scorporare dai vincoli europei alcune importanti iniziative – poi lo decideremo insieme, lo deciderà il Governo insieme al Parlamento – quali ad esempio la riqualificazione energetica e quegli investimenti che i bravi dicono ad alto moltiplicatore – penso che avremo problemi, ma la serietà, la concretezza con cui cerchiamo di lavorare penso che sia il modo migliore per ottenere un sì in sede europea.

Ai fini di ogni concreta linea di indirizzo programmatico nei settori complementari delle infrastrutture e dei trasporti, sarà indispensabile il ruolo del rapporto del Paese con l'Unione europea. È noto, infatti, quale sia il peso di questo rapporto rispetto a qualsiasi reale intento di cambiamento dello sviluppo del Paese, quale sia l'impegno in questo senso da parte del Governo Conte e come questo si sia manifestato in più occasioni.

Una delle principali soluzioni per il rilancio economico del Paese, e dell'Unione europea nel suo complesso, prospettata dal Governo Conte, infatti, su cui vi è anche ampia condivisione a livello teorico e una storica affermazione empirica, si concretizza in un incremento della domanda aggregata per mezzo degli investimenti, il rilancio dei quali mira a una crescita del PIL che consenta di diminuire il rapporto debito pubblico/PIL, in coerenza con le esigenze di spesa corrente necessaria per attuare i provvedimenti indicati nel programma di Governo al ritmo con cui cresce il connesso gettito fiscale.

I motivi di interesse diretto da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per questo tipo di politica economica sono, quindi, molteplici. Conseguentemente molteplici sono i contributi specifici che il ministero può portare in tale ambito.

È, infatti, possibile rilevare la pregressa condivisione di principio sulla necessità di investimenti nel settore di competenza del ministero. Tra le possibili tipologie di investimenti, primario rilievo hanno quelli in infrastrutture, compresi quelli in infrastrutture trasportistiche. Il riconoscimento di quest'esigenza politica e strumentale è avvenuto, come è noto, già all'indomani dell'avvio della corrente legislatura europea, dal momento che essa era al centro del programma della Commissione europea fin dall'atto della nomina, e si è concretizzata nel

cosiddetto piano Juncker, il cui programma prevedeva propriamente un piano di investimenti infrastrutturali.

L'esito del tutto insoddisfacente di quel programma e la necessità di una radicale intervento sotto questo profilo saranno oggetto dell'azione del Presidente del Consiglio e del Governo nel suo complesso.

In questa sede si vuole evidenziare, tuttavia, come vi sia un'ampia condivisione di base sulla necessità di interventi di questo tipo e come questa condivisione possa rappresentare il fondamento della successiva condivisione sul piano negoziale.

Gli investimenti infrastrutturali, infatti, hanno la caratteristica di rientrare tra quelli classificati comunemente come ad alto moltiplicatore. Dalla dimensione del moltiplicatore dipende l'efficacia degli investimenti al fine del raggiungimento della finalità a cui l'azione del Governo in quest'ambito è preposta.

Per queste ragioni, sarà centrale l'interesse del ministero per la revisione del contesto di riferimento e per l'implementazione di una riforma europea finalizzata, come dicevamo, allo scorporo degli investimenti infrastrutturali ad alto moltiplicatore dal complesso delle regole sul bilancio.

Gli investimenti infrastrutturali, infatti, sono strumentali per l'attuabilità degli altri provvedimenti indicati come essenziali dalle forze politiche che sostengono il Governo, dal momento che sono indicati sia come complemento necessario per piani di politiche attive per il lavoro sia come priorità per lo sviluppo delle attività imprenditoriali, per l'attrazione degli investimenti privati.

Altro capitolo importante è quello delle grandi opere. Sull'essenziale tema delle grandi opere l'occasione in questione mi consentirà di ribadire quanto già esposto fin dall'avvio del nuovo Governo, formalizzando in questa sede ancora una volta la nostra posizione nell'intento di fare chiarezza sul lavoro svolto e sul futuro.

Il dato da cui crediamo sia necessario partire è che negli ultimi anni è stato decretato e certificato il fallimento di un modo di intendere le grandi opere, contro il quale per molto tempo è parso non ci fosse alcuna alternativa. Questo modo di intendere le grandi opere era stato letteralmente codificato nel 2001 nella cosiddetta «legge obiettivo», un programma di pianificazione di opere pubbliche che è stato al centro dell'agenda del Governo precedente fino a quando le ennesime evidenze che ne hanno mostrato i limiti sono giunte allo scoperto. Solo allora si è arrivati alla completa abrogazione della legge, sancendo così la correttezza delle idee di quanti fino a quel momento vi si erano opposti.

Non si tratta, quindi, nell'approcciarsi a questo tema, di assumere posizioni che abbiano una specifica connotazione politica, quanto anzitutto di avere chiara la realtà dei fatti del contesto attuale e, sulla base di questo, procedere nell'azione politica del nuovo Governo.
In quindici anni la legge obiettivo ha realizzato circa il 15 per cento – sottolineo solo il 15 per cento – del programma iniziale, impiegando appena un terzo degli investimenti previsti. Il suo fallimento definitivo è stato accettato solo dopo l'ennesima sequela di scandali che ne hanno dimostrato la permeabilità rispetto alla corruzione, alla speculazione e all'infiltrazione delle attività criminali.

Rispetto a questo fallimento un Governo del cambiamento deve porsi in necessaria e decisa discontinuità. Per farlo, partire da posizioni preconcette non solo non è necessario, ma sarebbe deleterio. Questo Governo non può che proseguire nel solco di smantellare un modello che è già fallito e che è stato, non dal sottoscritto ma da altri, definito criminogeno.

Questa premessa ci porta ad affermare che la priorità della nostra azione sarà intervenire per la necessaria cura del nostro Paese dal punto di vista infrastrutturale. Invece di perseguire la strada delle grandi opere faraoniche, il cui completamento e la cui messa in funzione sono previsti dopo decenni, in un mondo diverso da quello per il quale sono state progettate, procederemo anzitutto per riparare, dove possibile, o sostituire, dove necessario, le opere esistenti.
Abbiamo in tutta Italia situazioni di criticità estrema dal punto di vista della viabilità. Si tratta di ponti, gallerie o strade, che, a causa dell'incuria e del crollo degli investimenti in questi settori, rischiano di perdere qualsiasi funzionalità. Abbiamo arterie stradali che attraversano i tanti piccoli comuni che sono la nostra storia e il nostro patrimonio, rendendo i viaggi su strada molto difficili e mettendo in pericolo la vita dei cittadini.

Si tratta di tante opere su cui intervenire per mettere in sicurezza punti di collegamento a volte vitali per l'economia di intere zone o per fluidificare il traffico e semplificare gli spostamenti quotidiani di cittadini e di merci. Questi interventi sono in grado di mobilitare investimenti e, al tempo stesso, di coinvolgere imprese e realtà territoriali a livello diretto, invertendo completamente la rotta rispetto all'azione dei precedenti Governi.

Tutto ciò non vuol dire precludere la realizzazione di tutte quelle grandi opere che invece sono attese da anni, condivise dai territori e necessarie allo sviluppo del Paese, in particolare, ma non solo, nel Mezzogiorno.

Questo è in generale il quadro nel quale vogliamo continuare a intervenire, che si interseca con le altre azioni programmatiche che stiamo illustrando. Rispetto a questo programma, quanto alle azioni da realizzare, resta tuttavia aperta una serie di questioni rispetto alle quali il Governo ha un programma preciso.

Per le maggiori opere figlie della legge obiettivo, infatti, l'intendimento del Governo è quello di sottoporle a un'attenta analisi costi/benefici, intendimento sul quale c'è piena condivisione all'interno della maggioranza e che rappresenta ancora una volta l'esito razionale dell'accertato fallimento del passato, più che uno stravolgimento inatteso e imprevedibile dell'azione di Governo.

Capiamo, tuttavia, che anche soluzioni del tutto razionali e che chiunque, in assenza di un pregiudizio politico ingiustificato, sarebbe in grado di accettare, possono rappresentare qualcosa di rivoluzionario, e dunque andiamo a definire meglio quanto stiamo illustrando.

L'analisi costi/benefici è una tecnica di valutazione utilizzata per prevedere gli effetti di un progetto, di un programma o di un investimento, verificando se con la realizzazione dell'intervento la società ottenga un beneficio o un costo netto. A differenza dell'analisi finanziaria, questo tipo di analisi basa il suo giudizio anche su criteri sociali e ambientali, calcolati a partire dai risultati dell'analisi finanziaria, ma soggetti alle correzioni che si rendono necessarie per derivare il complesso dei costi e dei benefici legati all'opera sottoposta all'esame.

Non è chiaro, rispetto a quest'approccio, quali siano le obiezioni non meramente strumentali, dal momento che sottoporre un progetto a una revisione complessiva che contempli anche l'abbandono del progetto laddove sia dimostrato che il complesso dei costi è superiore a quello dei benefici, avviene già comunemente per tutte le opere pubbliche ed è assolutamente doveroso, oltre che razionale, quando si tratta di opere di grande portata, per realizzare le quali occorrono decenni.

Questo tipo di analisi, che intendiamo portare avanti come cifra essenziale del nuovo Governo, ha lo scopo di massimizzare gli effetti positivi delle opere pubbliche in termini di sviluppo economico e diritto alla mobilità, riducendo al minimo quelli negativi.

Le grandi opere che necessitano di quest'intervento sono note, tra le altre la Gronda autostradale di Genova, l'aeroporto di Firenze, la Pedemontana lombarda, oltre al complesso della cosiddetta linea ad alta velocità, che comprende, tra le altre opere relative al Terzo valico, il nodo di Firenze, il collegamento tra Brescia e Padova e la tratta Torino-Lione. Su quest'ultima, in particolare, non posso non tornare a ribadire quanto abbiamo sottoscritto nel contratto di Governo stipulato tra le forze politiche che compongono la maggioranza parlamentare, dapprima condiviso con i cittadini e successivamente approvato da questo Parlamento con la fiducia al Governo Conte, ovvero il nostro impegno a ridiscutere integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia.

A questo proposito, proprio con riferimento a quest'opera, è opportuno ricordare come quello che è stato annunciato e che sarà portato avanti operativamente già nelle prossime settimane sia del tutto analogo a quanto portato avanti dal Governo francese all'esito delle elezioni del 2017, avviando un piano di revisione delle infrastrutture sulla base della situazione di contesto e, in particolare, in relazione alla valutazione eminentemente politica che il nuovo Governo farà sullo stato delle finanze pubbliche.

Non vi è, pertanto, alcuna ragione per la quale l'Italia, a prescindere dall'esito dell'analogo lavoro svolto in Francia, in applicazione del programma concordato dall'attuale maggioranza parlamentare, non ridiscuta integralmente il progetto, pur nell'applicazione dell'accordo tra i due Paesi e all'esito di una nuova valutazione complessiva di costi e benefici alla luce della situazione attuale.

I timori paventati riguardo ai possibili effetti negativi che potrebbero derivare da questo programma di elementare razionalità non hanno alcun fondamento, in quanto l'analisi sarà condotta nell'ambito della situazione di contesto e del quadro normativo vigente. Operativamente, il principale ma non esclusivo strumento per l'analisi costi/benefici è la Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico e lo sviluppo delle infrastrutture e il supporto alle funzioni di alta sorveglianza, ossia lo strumento di cui il ministero si avvale per promuovere le attività tecniche e amministrative non solo per adeguata e sollecita progettazione e approvazione delle infrastrutture, ma anche per la vigilanza sulla realizzazione delle stesse infrastrutture.

Le risultanze del lavoro in corso da parte della struttura di missione e degli uffici del ministero sull'analisi costi/benefici relativa alle grandi opere saranno rese note nei prossimi mesi. Sulla base di questi risultati, il Governo potrà agire una volta verificata l'utilità delle singole opere e la loro sostenibilità nel contesto attuale e potrà anche valutare l'eventuale vantaggio e gli eventuali costi di tutte le alternative che saranno ipotizzate, compresa quella di recedere dalla prosecuzione dell'opera.

Proprio per la necessità di assumere queste decisioni in modo consapevole, tutti dovrebbero liberarsi dall'obbligo di difendere i contenuti analitici delle valutazioni fatte anni fa. Se fossimo stati al Governo quando queste opere furono concepite, il fallimento catastrofico certificato dall'abrogazione della legge obiettivo non si sarebbe mai compiuto, ma è chiaro che attualmente il contesto di partenza è differente. E del contesto specifico di ogni situazione, a livello di avanzamento sia materiale sia tecnico-giuridico, l'analisi costi/benefici dovrà necessariamente tenere conto.

Altro argomento fondamentale e strategico è, ovviamente, quello del cosiddetto codice degli appalti, cioè del codice dei contratti pubblici.

Dobbiamo ridare slancio agli appalti pubblici, che possono diventare una leva fondamentale della politica economica del Paese, garantendo sviluppo sostenibile e aumento dell'occupazione.

Negli ultimi anni questo settore sta attraversando una fase di crisi, determinata per buona parte dalle incertezze interpretative e da talune rigidità generate dal nuovo codice dei contratti pubblici.

Un tavolo tecnico sta lavorando da oltre un mese per individuare, alla luce dell'esperienza maturata e dei problemi che sono emersi, una revisione del nuovo codice dei contratti pubblici, per far ripartire gli investimenti e liberare le energie del Paese.

Il ministero sta lavorando di concerto con l'ANAC, l'Autorità nazionale anticorruzione, per avere regole più chiare e semplici sul tema dell'affidamento degli appalti, consci del fatto che l'illegalità prolifera dove le regole sono opache e, quindi, di dubbia interpretazione.

Dunque, snellire le procedure non è in contraddizione con la difesa della legalità, anzi il contrario: bisogna rendere la macchina degli appalti sempre più efficiente. Ecco perché servirà anche uno snellimento amministrativo, per esempio, sul fronte delle delibere CIPE. Bisogna collegare meglio la fase della programmazione e della definizione degli obiettivi con il lavoro progettuale delle stazioni appaltanti. È necessario alzare il livello qualitativo della progettazione, abbattendo al tempo stesso gli sprechi e i casi di opere incompiute, ma soprattutto gli appalti pubblici necessitano di grande trasparenza, per scongiurare i gravi fenomeni corruttivi e gli scandali cui assistiamo da troppo tempo. Il settore degli appalti pubblici può e deve coniugare sburocratizzazione e rigore etico.
Posso aggiungere che il secondo tavolo che è stato creato all'interno del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è proprio quello su una revisione del codice degli appalti. All'interno di questo tavolo erano seduti l'ANAC, l'Avvocatura dello Stato e in generale, oltre al ministero, i massimi esperti. È un tavolo che sta gestendo direttamente, come attore protagonista, lo stesso Presidente del Consiglio. Penso che questo rappresenti un dato politico molto importante e che sottolinei ancora una volta, se necessario, quanto contiamo di intervenire e di farlo velocemente per sbloccare finalmente quello che era bloccato.
Passo a un altro argomento molto importante: i porti. L'Italia, per la sua collocazione geografica al centro del Mediterraneo, rappresenta la naturale cerniera di collegamento per i traffici provenienti dall'Estremo e Medio Oriente verso l'Europa. Il nostro obiettivo è quello di far tornare il nostro Paese ad essere elemento centrale e propulsivo di una nuova politica di sviluppo del bacino del Mediterraneo e dell'Europa centrale, recuperando quell'importanza a livello strategico che si è persa negli ultimi decenni, a favore dei porti del Nord e dei Paesi dell'est.
Rendere connessi i porti significa connettere l'Italia dell'economia e consentire una competitività commisurata alle sfide della concorrenza europea e a quelle poste dall'iniziativa Belt & Road Initiative (BRI), sulla quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti garantisce un ruolo di regia delle iniziative, attraverso la Conferenza di coordinamento nazionale delle Autorità di sistema portuale.

Il nostro programma non parla solo di porti, ma di portualità, intermodalità e autotrasporto, ricomprendendo anche i servizi ICT (*information and communication technology*), la catena logistica e le infrastrutture di adduzione e di ultimo miglio. Rete ferroviaria italiana, ANAS e le concessionarie autostradali vigilate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti concorreranno con la loro competenza progettuale e realizzativa a garantire connessioni adeguate, in grado di ridurre le esternalità negative e i tempi di permanenza delle merci in porto.
Questo programma è ineludibilmente agganciato alla crescita della *blue economy*, per la quale sarà attivato un tavolo permanente interministeriale tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dello sviluppo economico.

Investiremo risorse adeguate per attrezzare i nostri porti con aree retroportuali capaci di garantire lo sdoganamento delle merci *in loco*, che devono poi essere trasportate grazie all'alta portabilità nelle destinazioni finali.

I principali porti italiani debbono essere un'area di sdoganamento merci (i cosiddetti porti *gateway*), anche attraverso tecnologie che consentano di accelerare lo sdoganamento stesso, a partire dalla fase in cui la nave è ancora in mare. I porti, infatti, non possono rappresentare solo un'area di passaggio tra una nave e l'altra (porti *transhipment*). Uno *status* fortemente pregiudicato dalla recente legislazione sul riordino portuale.

I percorsi di crescita economica e commerciale dei porti dovranno contemperare le esigenze della città, del territorio retrostante e dei suoi abitanti, in un'ottica sostenibile. Nel parlare di crescita sostenibile nei porti del futuro occorre avviare percorsi di pianificazione che non siano limitati al traffico *container*, ma che includano merci *break-bulk* (le quali creano molta occupazione), nonché rinfuse liquide e solide.

Investiremo nel collegamento ferroviario dei porti italiani per favorire lo *switch* intermodale da gomma a ferro nel trasporto merci. Le ferrovie devono ritornare protagoniste nei porti: i porti italiani, e non sono pochi quelli importanti, risultano mal collegati alla rete ferroviaria. Senza i collegamenti con la ferrovia, i porti rischiano di trasformarsi in colli di bottiglia accessibili solo dalla rete stradale.

Il Governo intraprenderà le azioni necessarie per poter realizzare un'adeguata pianificazione del proprio spazio marittimo, allo scopo di contribuire allo sviluppo sostenibile dei settori energetici del mare, dei trasporti marittimi, della pesca e dell'acquacoltura, per la conservazione, la tutela e il miglioramento dell'ambiente, compresa la resilienza all'impatto del cambiamento climatico, promuovendo e garantendo la coesistenza delle pertinenti attività e dei pertinenti usi.

Pianificazione e risorse finanziarie saranno dedicate allo sviluppo del turismo del mare (crociere, traghetti, nautica da diporto) e al trasporto passeggeri di cabotaggio e internazionale, il quale riveste notevole importanza in alcuni contesti portuali del Paese. Infine, questo ministero, di concerto e in stretta collaborazione con il Ministero dell'istruzione, supporterà programmi per l'attivazione di nuovi percorsi professionali negli istituti superiori, di corsi di laurea triennale e magistrale, di *master* e corsi di formazione professionale post-laurea e corsi di dottorato per le attività scientifiche e accademiche legate alla ricerca e alla formazione nel campo della logistica marittima, dell'intermodalità e dell'autotrasporto. Un altro argomento molto importante e molto delicato è quello dell'emergenza abitativa. Particolare rilevanza nella nostra azione di governo riveste il tema che riguarda l'emergenza abitativa. Per troppo tempo, infatti, carenze di controlli e normative confuse hanno contribuito al caos che regna sovrano in questo delicato settore.

Avere informazioni complete ed esaustive sugli immobili pubblici è il punto di partenza imprescindibile per evitare abusi e garantire maggiore giustizia sociale. Per questo il primo passo è consentire alle banche-dati delle diverse istituzioni di dialogare in modo efficace tra loro; in secondo luogo, una revisione normativa che renda più sistematica la disciplina in materia di edilizia residenziale pubblica è necessaria. Ci impegniamo ad assicurare maggiori controlli e sanzioni in caso di violazione delle regole. Con questo Governo il diritto alla casa sarà effettivamente garantito.

Per quanto riguarda il settore idrico, possiamo rilevare che il fenomeno della siccità, da un lato, e quello delle alluvioni, dall'altro, rappresentano tra loro aspetti complementari, che mettono in luce l'esigenza di ripensare al settore idrico, tenendo conto del bene prezioso che rappresenta l'acqua per lo sviluppo del Paese, se adeguatamente invasata, non dispersa in condotte «colabrodo» e, soprattutto, conservata per fini potabili, irrigui e di produzione dell'energia elettrica.

Da anni il ministero, pur essendo competente dei 530 più grandi invasi del Paese, ha quasi dimenticato la problematica del fabbisogno idrico, a favore di grandi opere, spesso di difficile e contestata realizzazione.

Il ministero, che vigila sulle oltre 500 dighe nazionali e sulle derivazioni prioritarie, sta predisponendo un ambizioso piano nazionale di interventi – previsto dall'articolo 1, comma 516, della legge di bilancio per il 2018 – che riguardano l'ampliamento e il completamento degli invasi esistenti, la realizzazione delle necessarie opere di derivazione e di interconnessione tra differenti invasi, la messa in sicurezza di acquedotti e importanti adduttori al fine di ridurre il fenomeno della dispersione dell'acqua. A oggi le proposte pervenute dal territorio ammontano a oltre 3 miliardi.

Si tratta, salvo alcuni casi, di interventi di piccola rilevanza, in termini di fabbisogno finanziario, ma con una forte ricaduta economica: sono in grado di creare forte consenso locale, in quanto forniscono l'acqua alle città e all'agricoltura; non hanno impatto ambientale, ma, semmai, sono diretti alla conservazione della risorsa naturale; in alcuni casi, servono a mitigare il rischio alluvioni; hanno un *iter* procedurale molto contenuto rispetto ad altre opere pubbliche; soprattutto, possono essere cantierabili in poco tempo e realizzabili, per l'importo contenuto, dalle imprese locali. Interventi, quindi, che presentano le caratteristiche proprie dell'ottica dell'indirizzo politico del ministero.

Gli interventi sono stati valutati attraverso un *set* di indicatori molto semplici e, quindi, condivisibili. Il Piano idrico nazionale, in corso di concertazione con le regioni, può rappresentare un elemento di spicco delle politiche di intervento dello Stato, per le positive ricadute in termini di sviluppo economico e di soddisfazione da parte dei cittadini.

Si proporrà, quindi, il rilancio della politica nazionale nel settore idrico, prevedendo nella direttiva annuale sugli indirizzi generali per l'attività amministrativa l'inserimento del piano tra le priorità in tema di sicurezza e di rifinanziamento.

Per quanto riguarda le barriere architettoniche – sto arrivando al termine della mia relazione – questo Governo si impegna a garantire l'accessibilità di luoghi, beni e servizi attraverso un effettivo abbattimento delle barriere architettoniche, contemplando anche un *audit* civico nella realizzazione di opere pubbliche. Lavoreremo per favorire l'accesso delle persone con disabilità ad abitazioni di recente concezione o costruzione.

Termino con il demanio marittimo. A breve introdurremo una nuova norma finalizzata a rafforzare la garanzia di libero, gratuito accesso e transito al mare in favore degli utenti. Le imprese balneari dovranno posizionare un cartello davanti all'area in concessione, che riporti la dicitura «Sono garantiti il libero e gratuito accesso e transito al mare».

Abbiamo inserito quest'ultimo punto perché, dopo aver demandato alla Guardia costiera di verificare la presenza di strutture e di concessionari che ancora non permettevano un libero accesso al mare – l'esempio classico è qua vicino, nel municipio di Ostia – abbiamo deciso di fare un intervento. Mi insegnate voi che la legge dello Stato, la giurisprudenza e anche le direttive europee impongono già un libero accesso al mare. Purtroppo, non sempre viene concesso. Intendiamo far sì che questo non accada più, anche se ci sono solo pochi casi, ma devono essere cancellati anche questi.

Io ho terminato. La ringrazio, presidente, e ringrazio tutti di avermi ascoltato.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

CHIARA BRAGA. Io vorrei fare prima un intervento sull'ordine dei lavori, dal momento che il Ministro ci ha fatto attendere due mesi per venire in audizione a presentare le sue linee programmatiche. Oggi prendiamo atto che ci dovrà lasciare per andare a rispondere ad alcuni *question time* in Aula, che impropriamente – credo per un errore o un'imprecisione – ha detto non essere stati decisi da lui. Siccome il Ministro è stato anche parlamentare con ruoli importanti, sa che la disponibilità a rispondere ai *question time* è fornita dal Ministro e sa anche che questa audizione era fissata da un tempo abbastanza lungo, quindi avrebbe potuto

certamente organizzare la sua presenza in Aula per rispondere ai *question time* in altra data. Le ricordo anche, Ministro, che lei può delegare qualsiasi altro rappresentante del Governo, a partire dal Ministro dei rapporti col Parlamento, quindi le chiedo e chiedo anche al presidente di poter valutare questa possibilità, perché noi abbiamo solo questa finestra temporale per porre una serie di questioni rilevanti, in ragione del fatto che abbiamo atteso a lungo la possibilità di interloquire con lei.

ALESSIO BUTTI. Presidente, anch'io, a nome del Gruppo di Fratelli d'Italia, mi associo a quello che ha testé detto l'onorevole Braga. Noi vi informiamo che, contrariamente a quello che abbiamo letto e sentito, il Parlamento c'è ancora, quindi in attesa della sua futura abrogazione, anche se il vostro *leader* è stato molto cortese e ha detto che se ne parlerà tra qualche lustro, le Commissioni devono lavorare e il Parlamento anche.

Peraltro, il presidente di questa Commissione sa che più volte, in sede di Ufficio di presidenza e non solo, il nostro Gruppo e io personalmente abbiamo più volte richiesto di anticipare l'audizione del Ministro Toninelli, anche perché, signor Ministro, noi continuiamo a leggere delle cose estremamente interessanti che lei dice su Facebook, su altri *social* o sulla stampa e di queste cose noi vorremmo ovviamente parlare con lei nei luoghi competenti, cioè in questa Commissione e in Parlamento.

Per carità, entreremo nel merito successivamente, se ci sarà data la possibilità, per ragionare anche attorno a chi entra o non entra nel suo ministero e per quale motivo, però il problema serio qui è l'infrastrutturazione di questo Paese e una serie di altre questioni. Dunque, noi la ringraziamo per questa che detta ironicamente è stata un po' una «supercazzola», però ci auguriamo chiaramente – lo dico anche al presidente della Commissione – di poter entrare nel merito della questione.

Certamente, poiché questa era un'audizione fissata già da tempo, il fatto che lei abbia dato la propria disponibilità anche per rispondere al *question time* nello stesso pomeriggio, circa un'ora dopo l'inizio del suo intervento in Commissione, significa voler spezzettare il dibattito, che può essere anche tatticamente una cosa interessante, ma sotto il profilo della dinamica dei lavori parlamentari non è per nulla proficua.

UMBERTO DEL BASSO DE CARO. Onorevole Ministro, vorrei associarmi alle argomentazioni addotte dalla collega Braga e dal collega vicepresidente di Fratelli d'Italia. In realtà, lei oggi ha dato lettura di una corposa attività che, a nome del Governo e per la parte di sua competenza, intende svolgere, presumibilmente nel corso della legislatura e comunque per tutta la durata di questo Governo.

Io naturalmente ho apprezzato molto la sua relazione. Non la condivido tutta, ma molte parti assolutamente sì. Io penso che metodologicamente, però, la discussione non possa essere compressa in pochi attimi. Io penso che, se lei deve scendere in Aula da qui a pochi minuti per rispondere al *question time*, dovremmo immaginare un'altra seduta della Commissione, perché le questioni cui lei ha fatto riferimento sono moltissime e non è giusto che le si debbano solo apprendere dalla stampa. È bene anche interloquire sul tema delle grandi opere, dell'utilità o inutilità di opere faraoniche.

Alcuni temi non sono indicati. Non è indicata la vicenda Ferrovie-ANAS nella sua relazione, che invece è parte del dibattito. Anche su questo probabilmente occorrerebbe fare chiarezza, per capire se ANAS è nel perimetro della legge Madia o è fuori di esso e, se è fuori di esso, se debba rientrarvi o meno. Dalla lettura dei giornali – parliamo sempre di questioni non ufficiali – mi pare che ci sia un orientamento a far regredire quel processo di fusione per incorporazione già avvenuto sulla scorta della legislazione.

Lo stesso discorso vale per le reti immateriali cui lei ha fatto ampio riferimento, che sono per la verità a confine tra la competenza del suo ministero e quella del Ministero dello sviluppo

economico, ma che impegnano il Governo della Repubblica per svariati miliardi di euro. Mi riferisco a Italia digitale, il programma che dovrebbe concludersi nel 2020.

Dico queste cose in maniera molto disordinata e superficiale soltanto per rappresentare l'assoluta esigenza, che credo tutti i commissari abbiano, al di là delle appartenenze, di poter discutere con lei e di interloquire in maniera approfondita.

Il metodo quale può essere? Non lo so, fissando un'altra seduta, a breve naturalmente, o chiedendo lei a noi di formulare dei quesiti scritti per argomento per ottenere risposte in tempi più celeri. Sto proponendo un metodo, la discussione è libera. Ci sono degli argomenti che non sono polemici, ma sono argomenti importanti. Quando parliamo del Piano nazionale della logistica e, quindi, dei retroporti, trattiamo un argomento fondamentale. Sugli aeroporti ho sentito poco, per la verità, o nulla.

Insomma, ci sono una serie di argomenti sui quali io ritengo doveroso un approfondimento con lei, che rappresenta il Governo, sapendo che il suo ministero, come anche lei sa perfettamente, sempre in omaggio alla semplificazione, è la somma di cinque ministeri messi insieme. Non esiste un ministero che ne abbia incorporati cinque: il Ministero per il Mezzogiorno, che si chiamava Ministero per il Sud o aree urbane, dei trasporti, della marina mercantile e dei lavori pubblici. Dunque, è un ministero significativo.

La Struttura tecnica di missione ha compiti diversi da quella tradizionale, perché ha compiti di indirizzo, di coordinamento e di programma, alla quale – abbiamo appreso adesso – lei intende rimettere la valutazione sulla convenienza delle grandi opere di interesse strategico nazionale. Su questo penso che la Commissione, naturalmente con il suo consenso, presidente, debba darsi un metodo di lavoro.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro Toninelli.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. La ringrazio. Con una battuta le dico, collega Del Basso, che mi sono accorto che la somma di cinque ministeri è il motivo per cui io, che ovviamente ho un totale rispetto per il Parlamento, ho dovuto attendere qualche giorno in più per venire a interloquire con relazioni compiute. La battuta che faccio è che nel Governo precedente il predecessore è venuto dopo un anno, ma io non prendo i cattivi esempi altrui ovviamente. Questo poco importa. Io do la massima disponibilità.
Il *question time* è deciso dal Ministro per i rapporti con il Parlamento, a cui io dovevo per forza dare disponibilità perché ovviamente c'era un'unica finestra temporale prima della pausa estiva, quindi alternative non ne ho. Terminato il *question time* torno volentieri. Comunque quello che voglio dire, senza giustificarmi, è che non dipende da me il *question time*. La mia disponibilità a tornare dopo il *question time* o a tornare un altro giorno è evidentemente totale, anzi per me è fondamentale ascoltarvi per integrare le linee programmatiche.

PIERGIORGIO CORTELAZZO. È fondamentale capire a chi io e i colleghi formuliamo delle domande, a cui ovviamente ci attendiamo delle risposte. Se c'è questo corto circuito, che sposa la logica «la Camera non la presiedo io e gli ordini del giorno non li faccio io», è un problema che va chiarito, perché – ripeto – fra due minuti penso che il Ministro debba andare in Aula.

Ricordo al presidente della Commissione, che è attento e avveduto, che l'idea di aspettare che il Ministro svolga il *question time* per poi tornare è inficiata dal fatto, come lei sa benissimo, che alle 16 riprende l'Aula.

Ho appuntato alcune cose delle linee programmatiche che ha letto il Ministro e che ha articolato. È ovvio che non mi metto qui a fare ulteriori considerazioni, perché a chi le faccio? A lei, presidente, che è autorevole, ma non è lei che è titolato a rispondere?
Avrei detto una cosa su tutte: attenzione, Ministro, a demonizzare tutto quello che è avvenuto prima, perché la vita per noi tutti non inizia il 4 marzo 2018 o 90 giorni dopo, quando si è

addivenuti al contratto di governo. Le do questo *flash*, perché non voglio tediare i colleghi della Commissione. Lei ha un'età ragionevole per ricordarsi che in questo periodo molto spesso nei primi titoli dei telegiornali nazionali e delle altre tv si parlava delle decine di chilometri di coda a Mestre. Per la realizzazione di quell'opera, ipotizzata da tutti i legislatori e i ministeri, ci hanno messo trent'anni, per la molteplicità di autorizzazioni, di procedure e quant'altro. Quell'opera si è realizzata esclusivamente grazie alla legge obiettivo.

Pertanto, io non sono qui a fare l'elogio senza se e senza ma, ma le rammento che se con la legge obiettivo si è realizzato il 16 per cento circa delle opere– ed è un dato che ha riportato lei – pur non avendo la sfera di cristallo le dico che senza la legge obiettivo staremmo parlando dello zero virgola.

Chiudo affermando che le sue linee guida sono talmente condivisibili quasi in tutto che ci mancava solo «facciamo l'amore, non facciamo la guerra», perché, caro Ministro, ci sono tante cose che lei ha citato, ma poi per realizzarle ci vogliono i quattrini. In riferimento agli investimenti pubblici, alle opere prettamente pubbliche, per esempio non ci ha detto se nel vostro contratto di governo, nelle vostre linee programmatiche, è contemplata – io uso, Ministro, più termini italiani che stranieri, perché poi magari mi perdo, pur avendo una conoscenza discreta della lingua inglese. Lei ha citato spesso il termine «finanza di progetto», cioè il *project financing* – è immaginato e contemplato nelle vostre linee di governo? Altrimenti, delle opere pubbliche che lei più volte ci ha detto che è opportuno analizzare e realizzare, non se ne realizzerà neanche una, perché le casse sono vuote. Questa è una delle tante domande che avrei con piacere voluto porle, per poter interloquire con lei, al pari dei colleghi.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Io mi rendo perfettamente conto che se fossi dalla vostra parte anch'io sarei arrabbiato, ci mancherebbe altro. Potete accettare o non accettare il fatto che non dipenda da me la mia presenza al *question time*. A me piace iniziare e finire un lavoro, anche caratterialmente.

Detto questo, io chiedo al presidente se è possibile e voi accettate che io a settembre o a fine agosto, come volete voi, come primo impegno venga qui e dedichiamo due ore per rispondere. Io non sapevo che voi votaste alle 16. Io sono disponibile dopo il *question time*, compatibilmente con la vostra disponibilità. Do la mia disponibilità totale a tornare a settembre, con i tempi e i modi che deciderà questa presidenza.

Presidente, chiedo scusa, ma sono obbligato ad andare in Aula. Arrivederci e grazie.

OSVALDO NAPOLI. (*fuori microfono*) [...]Sarebbe stato molto meglio che fosse andato a parlare con Foietta, con Virano e il resto. Avrebbe capito che la differenza del costo è fra il tunnel e la rete ferroviaria. Lei, invece, ha fatto delle dichiarazioni estremamente false, che mandano esattamente alla gente delle informazioni false. Lei non deve parlare per un mese...

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la relazione svolta e rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.05.