

COMMISSIONI RIUNITE
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI (VIII)
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8^a)
DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

2.

SEDUTA DI LUNEDÌ 27 AGOSTO 2018

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
 DELLA VIII COMMISSIONE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
ALESSANDRO MANUEL BENVENUTO

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Biasotti Sandro Mario (FI-BP)	25
Benvenuto Alessandro Manuel, <i>Presidente</i>	3	Braga Chiara (PD)	23
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, sul crollo del « ponte Morandi » di Genova del 14 agosto 2018 (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Bruzzone Francesco (L-SP-PSd'Az)	37
Benvenuto Alessandro Manuel, <i>Presidente</i>	3,	Cassinelli Roberto (FI- BP)	48
20, 22, 36, 37, 41, 42, 47, 52, 53, 55		Cioffi Andrea (M5S)	35, 36
		D'Arienzo Vincenzo (PD)	47
		Dessì Emanuele (M5S)	20, 22

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Movimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Partito Democratico: PD; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Fratelli d'Italia: FdI; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE; Misto-Civica Popolare-AP-PSI-Area Civica: Misto-CP-A-PS-A; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Noi con l'Italia: Misto-NcI; Misto-+Europa-Centro Democratico: Misto-+E-CD; Misto-Noi con l'Italia-USEI: Misto-NcI-USEI.

	PAG.		PAG.
Faggi Antonella (L-SP-PSd'Az)	30	Nobili Luciano (PD)	50
Fidanza Carlo (FdI)	45	Orlando Andrea (PD)	36
Foti Tommaso (FDI)	26	Pastorino Luca (LEU)	40
Gagliardi Manuela (FI)	51	Paita Raffaella (PD)	42
Gelmini Mariastella (FI)	39	Pergreffi Simona (L-SP-PSd'Az)	41
Lucchini Elena (Lega)	22	Pinotti Roberta (PD)	38
Mallegni Massimo (FI-BP)	44	Ricciardi Riccardo (M5S)	29
Margiotta Salvatore (PD)	32, 38	Ruspanini Massimo (FdI)	34
Morani Alessia (PD)	42, 50	Sisto Francesco Paolo (FI)	36, 49
Morassut Roberto (PD)	48	Toninelli Danilo, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	4, 52, 53
Mulè Giorgio (FI-BP)	33	Trancassini Paolo (FdI)	40
Muroni Rossella (LEU)	28		
Nencini Riccardo (Misto-PSI)	27	ALLEGATO: Nota depositata dal Governo	56

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ALESSANDRO MANUEL BENVENUTO

La seduta comincia alle 15.10.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione diretta sulla web-TV e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, sul crollo del « ponte Morandi » di Genova del 14 agosto 2018.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, sul crollo del « ponte Morandi » di Genova del 14 agosto 2018.

Saluto il Vicepresidente della 8^a Commissione del Senato della Repubblica senatore Maurizio Campari e i colleghi senatori e deputati presenti.

Prima di dare inizio all'audizione, desidero esprimere, a nome di tutti i colleghi presenti e del Parlamento italiano, profondo cordoglio per le 43 vittime che, il 14 agosto scorso, alle 11.36, percorrendo il ponte Morandi, sono andate incontro ad una morte che poteva e doveva essere evitata. Tra di loro anche quattro bambini e cittadini di altre nazionalità, tra cui francesi, cileni, albanesi e romeni, ma anche un colombiano, un peruviano e una cittadina di origine giamaicana.

Siamo vicini anche ai feriti, alle centinaia di sfollati, alle aziende e ai lavoratori che attendono di poter riprendere le proprie attività, interrotte a causa dello stato di pericolo, che incombe sulle zone attigue, delle strutture del ponte tuttora in essere.

Chiedo quindi alla Commissione di osservare un minuto di silenzio in segno di cordoglio.

(La Commissione osserva un minuto di silenzio)

Siamo tutti consapevoli delle dimensioni di questo gravissimo incidente, le cui cause meritano di essere indagate con attenzione e nel minor tempo possibile, in primo luogo per accertare a tutti i livelli le responsabilità anche personali, in secondo luogo per creare condizioni idonee a scongiurare eventi simili per il futuro. In questo contesto, il fattore tempo non è certamente irrilevante.

Da parte nostra, come VIII Commissione della Camera avevamo già prefigurato una missione *in loco* per il prossimo 4 settembre per acquisire i primi elementi di valutazione, data che andrà aggiornata anche in relazione all'andamento dei lavori d'Aula, alla luce del fatto che sarà convocata in tale data alle 15.30 per comunicazioni del Governo, con votazione degli atti di indirizzo che saranno presentati.

Inoltre, abbiamo già stabilito di ascoltare nella sede parlamentare, entro la prima metà del mese di settembre, i soggetti più direttamente interessati alla fase di verifica tecnica, a partire dai membri della Commissione ministeriale di inchiesta. Ci risulta — ma su questo potremo avere informazioni più precise dal ministro — che la suddetta Commissione rassegnerà i primi esiti della propria indagine il prossimo 13 settembre.

Segnalo, tra l'altro, che la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. a quest'oggi ha reso pubblico sul proprio sito il testo della convenzione in essere con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (allora ANAS) approvato unitamente agli allegati della legge n. 101 del 2008 nonché ai successivi atti aggiuntivi e relativi allegati.

La nostra attenzione sarà in generale rivolta a seguire l'attuazione di ogni singolo provvedimento utile a mitigare, nell'immediato e nel medio periodo, le enormi criticità esistenti e in particolare le problematiche della cittadinanza genovese. Su tale tema ritengo estremamente utile ascoltare la parola del Governo, che sappiamo essersi attivato con estrema rapidità.

Sappiamo che sono in corso le assegnazioni di alloggi agli sfollati e che sia il MIUR sia il comune di Genova hanno adottato importanti provvedimenti per assicurare la continuità didattica ai circa 100 studenti sfollati e ragazzi che, per ragioni di blocco della viabilità nella Valpolcevera, rischiano di vedere compromesso il proprio diritto allo studio.

Prima di cedere la parola al Ministro, che ringrazio per aver sollecitamente risposto all'invito delle Commissioni, avverto che le Presidenze, d'intesa tra loro e con i gruppi, hanno definito le seguenti modalità di svolgimento della seduta. Dopo l'intervento introduttivo del Ministro, sarà data la parola ai rappresentanti dei gruppi delle Commissioni della Camera e del Senato, alternando un senatore e un deputato per un primo giro di interventi.

Anche a nome del collega Campari, chiedo ai colleghi Capigruppo che interverranno in questa fase di prevedere interventi della durata di circa cinque minuti. Successivamente sarà data la parola agli altri deputati e senatori che ne abbiano fatto richiesta.

Ai colleghi che prendono la parola in questo secondo giro di interventi l'appello della Presidenza è di non superare i tre minuti. Seguirà la replica del Ministro.

Chiedo quindi ai colleghi di segnalare fin da ora agli uffici le richieste di intervento.

Do quindi la parola al ministro per lo svolgimento della sua relazione.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, presidente, colleghi. Prima di iniziare l'intervento, siccome lei, presidente, ha accennato alla pubblicazione fatta da parte di ASPI, Autostrade per l'Italia, delle convenzioni, compresi gli allegati, io e tutto il Governo, ma immagino tutto il Parlamento, può prendere atto che si tratta di una buona notizia: siamo passati dalla diffida fatta dalla stessa ASPI nei confronti del Governo a pubblicare gli atti e le convenzioni alla pubblicazione spontanea. Penso che sia già un bel segnale di cambiamento.

Il mio primo pensiero va alle vittime, alle famiglie che purtroppo piangono i propri cari, ai feriti che soffrono, agli eroi che dal primo istante hanno profuso tutto il loro impegno scavando tra le macerie e che sono tuttora impegnati per far fronte alle conseguenze del grave e assurdo disastro che il 14 agosto ha profondamente ferito la città di Genova.

Il Governo sarà sempre al fianco di queste famiglie. Proprio a loro, ai morti e ai loro parenti, ai feriti, ai tantissimi che sono momentaneamente sfollati e a una città lacerata e spezzata in due dobbiamo il nostro impegno a non arretrare di un millimetro.

È inaccettabile una tragedia come questa, che poteva e doveva essere evitata. Questo è il momento della solidarietà e della coesione, nel quale tutti abbiamo il dovere di stringerci intorno a Genova con un unico obiettivo: restituirle al più presto la possibilità di una vita quotidiana normale che è stata perduta, fare chiarezza sulle cause del crollo del ponte Morandi e individuare le responsabilità di questa tragedia, dando piena fiducia e sostegno al complesso lavoro che sta portando avanti la Magistratura.

È dunque necessario un grande sforzo di unità di tutte le forze politiche, senza distinzioni di appartenenza, del Governo centrale, della regione Liguria, del comune di Genova e degli altri soggetti pubblici e privati in qualunque modo gravati da compiti e responsabilità in quest'immane tra-

gedia, così come fin dalle prime ore dell'emergenza hanno già dato prova di saper fare la Protezione civile, i Vigili del fuoco, le Forze dell'ordine e i semplici volontari.

Il crollo di Genova non è dovuto a una tragica casualità, ma è un evento che conferma drammaticamente quello che questo Governo e questo ministero hanno sostenuto fin dal loro insediamento. Nelle linee programmatiche lo scrivemmo chiaramente: la prima vera grande opera di cui ha bisogno questo Paese è un imponente organico piano di manutenzione ordinaria e straordinaria del nostro territorio e delle nostre infrastrutture esistenti. Bisogna smettere di inseguire le emergenze e bisogna ricominciare a programmare gli interventi per evitare che eventi di questo genere vengano a determinarsi.

Stiamo parlando di interventi pianificati e continui, di un'azione che magari non ha grande visibilità, non accende dibattiti e non porta voti, come invece succede con cattedrali nel deserto come il ponte sullo Stretto, ma che aiuta gli italiani a vivere meglio, a viaggiare in comodità, e soprattutto in sicurezza, un'azione che al tempo stesso risolve l'economia, genera tanti posti di lavoro e rende il Paese più competitivo. E questo è l'obiettivo principale del mio mandato.

La convenzione di concessione con Autostrade per l'Italia è stata sottoscritta in data 4 agosto 1997 e ha fissato la scadenza della concessione al 31 dicembre 2038. Poi ci sono state le successive integrazioni, sulle quali andremo in dettaglio più avanti, ma l'anno della grande privatizzazione è il 1999.

Con il Governo D'Alema inizia l'immenso *business* dell'asfalto per i privati. I giornali dell'epoca parlarono di una volata in solitaria di Benetton per prendersi il 30 per cento di Autostrade dall'IRI. Il grande banchetto, tutto secondo le regole — precisiamolo — poteva avere inizio. Siamo infatti parlando di manufatti infrastrutturali costruiti per la gran parte tra gli anni Sessanta e Settanta. Secondo la maggior parte degli economisti, il capitale investito risultava già ammortizzato e remunerato alla fine degli anni Novanta, e dunque i pedaggi oggi avrebbero potuto e dovuto

essere drasticamente ridotti. Mi pare che la cosa non sia accaduta.

Ci portiamo invece dietro sei tipi di convenzioni, sei sistemi tariffari, come vedremo pure dopo, con due gruppi che fanno la parte del leone: Atlantia (3.020 chilometri gestiti), che comprende Autostrade per l'Italia (2.857 chilometri gestiti) e che controlla sostanzialmente circa metà della rete a pedaggio; il gruppo Gavio (1.212 chilometri gestiti), che ne controlla circa il 20 per cento.

Stiamo parlando di una montagna di extraprofitti, che purtroppo a causa di leggi sbagliate rimangono totalmente ai privati e non tornano a beneficio dei cittadini come, invece, dovrebbero.

Nel 2016 i signori delle autostrade hanno fatturato quasi 7 miliardi; di essi 5,7 derivano dai pedaggi autostradali. Allo Stato sono tornati appena 841 milioni di euro. Nel frattempo (dati del mio ministero) gli investimenti sono calati del 20 per cento rispetto al 2015 e per la manutenzione si sono spesi appena 646 milioni di euro, il 7 per cento in meno rispetto all'anno precedente.

Esistono altri modelli, però, in Europa, che a nostro avviso funzionano molto meglio di quello italiano. In Germania, Olanda e Belgio le autostrade sono pubbliche e parzialmente gratuite. Persino in Gran Bretagna, che mi pare essere il più liberista dei Paesi europei, il settore è in mano allo Stato e generalmente senza pedaggi. In Germania il ricavo medio per chilometro è tra i più bassi d'Europa: 312.000 euro per chilometro all'anno. In quel Paese a partire dal 2005 solo per i mezzi pesanti è prevista una specifica tariffa connessa con l'uso delle autostrade. I ricavi autostradali affluiscono a un fondo pubblico e sono reimpiiegati in investimenti per la sicurezza e lo sviluppo della rete. In Spagna, che è la rete autostradale più vasta, su oltre 15.000 chilometri di autostrade quelle concesse ai privati e sottoposte a pedaggio sono più o meno un quinto: 3.400 chilometri. Il ricavo medio annuo per chilometro è di 477.000 euro. Sugli altri modelli mi soffermerò più avanti nel corso dell'informativa.

In Italia, invece, si è deciso di privatizzare senza fare mercato, senza fare reale concorrenza. Si è trasferito un monopolio dalla mano pubblica a quella privata, senza nemmeno istituire da subito un'efficiente autorità regolatrice. L'Authority dei trasporti, infatti, è nata soltanto nel 2011 e, malgrado l'impegno e il valore dei suoi componenti, non può incidere su vicende come quella di Genova. Infatti, non può far pesare le proprie prerogative sulle convenzioni già in essere. Al tempo stesso, le sue prerogative sanzionatorie sono riconosciute come deboli e bisognose di interventi che le rendano più efficaci.

Ora, però, è arrivato il Governo del cambiamento e io al ministero di Porta Pia ho deciso che bisogna ribaltare il sistema, a partire dalla trasparenza vera sulle convenzioni che hanno finora arricchito soltanto i privati.

Dopo quasi vent'anni dalla privatizzazione, dopo vent'anni di segreti e di omissioni, Autostrade per l'Italia, come dicevamo e diceva anche il presidente della Commissione poc'anzi, ha deciso improvvisamente di voler fare trasparenza, cercando di far apparire il proprio gesto come spontaneo e dettato da un autonomo desiderio di venire incontro all'interesse pubblico. Lo ha fatto dopo i 43 morti di Genova, ma in precedenza la stessa società ci aveva formalmente diffidato dalla pubblicazione, minacciando azioni legali.

Nonostante questo, già venerdì scorso ho dato mandato alla dirigenza del mio ministero di tirare fuori tutti gli atti, gli allegati e il piano finanziario connesso alla convenzione, malgrado le fortissime pressioni interne ed esterne in senso contrario che stavo subendo e che continuo a subire. L'ho fatto in modo da dare davvero trasparenza all'opinione pubblica sui numeri grazie ai quali i padroni delle autostrade si sono arricchiti gestendo beni che appartengono ai cittadini, cioè a tutti noi. La trasparenza è il primo passo, ma non ci fermeremo certamente qui.

Passo a raccontare i fatti dell'immane tragedia di Genova. Intorno alle ore 11.35 del 14 agosto del 2018 si è verificato a Genova, sul tratto autostradale A10 Genova-

Ventimiglia, il crollo di una campata del viadotto Polcevera, meglio noto come « ponte Morandi », infrastruttura varata nel 1967, d'importanza strategica per i collegamenti tra il Levante e il Ponente ligure.

Il cedimento della struttura, registrato mentre nella zona, durante un'allerta meteo arancione, imperversava un violento temporale, ha coinvolto il pilone di sostegno centrale del viadotto, unitamente a circa 260 metri di carreggiata autostradale che collassavano sull'area sottostante, interessata dalla presenza di capannoni industriali, nonché di tratti di viabilità cittadina e ferroviaria, anche di collegamento con l'area portuale.

Al momento del crollo, sulla base delle prime rilevazioni dei Vigili del fuoco, sul viadotto transitavano presumibilmente circa 40 veicoli tra autovetture e mezzi pesanti, che precipitavano sul greto del torrente Polcevera, rimanendo in gran parte travolti dai voluminosi detriti staccatisi dal ponte.

Dopo pochi minuti sono arrivate le prime segnalazioni dell'evento e l'attivazione del centro coordinatori soccorsi. Alle ore 11.39, sempre ovviamente del 14 agosto, la prima chiamata di segnalazione del crollo del viadotto ha raggiunto la centrale operativa del 118, che ha provveduto a far pervenire subito sul luogo dell'evento mezzi sanitari di emergenza.

Alle ore 11.50, tramite il numero unico di emergenza 112, numerose segnalazioni erano giunte ai Vigili del fuoco di Genova, che hanno assicurato il rapido invio di tutte le squadre operative immediatamente disponibili, intervenute sul luogo del crollo per prestare i primi interventi di soccorso, congiuntamente alle Forze di polizia recatesi prontamente nell'area dell'emergenza.

Veniva data subito comunicazione dell'evento sia al centro operativo nazionale dei Vigili del fuoco sia alla direzione regionale Vigili del fuoco della Liguria, che predispondeva immediatamente l'invio di personale e mezzi, anche speciali, come autoscale, autogru e mezzi di movimentazione a terra, dei comandi della Liguria.

Il centro coordinamento soccorsi tempestivamente convocato si è insediato in prefettura intorno alle ore 12.30 del 14

agosto, assicurando ininterrottamente, da tale momento, 24 ore su 24, le necessarie attività di coordinamento degli interventi di emergenza in costante collegamento con le sale operative dei Vigili del fuoco, delle Forze di polizia e del 118.

Quanto alle attività di primo soccorso, nell'immediatezza del crollo i primi interventi sono stati garantiti dai Vigili del fuoco accorsi sul posto assieme alle Forze di polizia, che hanno inviato le proprie pattuglie, e al personale sanitario di emergenza del 118. Quest'ultimo ha ricevuto la prima segnalazione e ha provveduto a inviare sul luogo dell'evento in fase di primo apprestamento trenta ambulanze e sei auto mediche, allertando al contempo il locale servizio di elisoccorso e predisponendo in breve tempo presso la zona dell'evento un punto medico avanzato.

Parallelamente, la polizia stradale ha provveduto a bloccare il traffico veicolare diretto verso l'area del ponte interessata dal crollo mettendo in sicurezza le persone che avevano precipitosamente abbandonato le autovetture sul troncone di viadotto rimasto integro e partecipando altresì alle operazioni di soccorso sull'argine del Polcevera.

Si è proceduto poi con sollecitudine, a cura della questura e della polizia locale, con il supporto della Protezione civile comunale, a eseguire le operazioni di evacuazione precauzionale di tutti i residenti nei caseggiati insistenti nell'immediata prossimità del viadotto, in attesa di perfezionare le necessarie operazioni di verifica di staticità delle sezioni del ponte non coinvolte dal cedimento. Al riguardo, il comune di Genova ha provveduto a perimetrare un'area cosiddetta rossa, che è stata interdetta a ogni forma di accesso e di transito.

Ora analizziamo le forze in campo. Le attività di soccorso sono state condotte con una consistente mobilitazione di uomini e mezzi. I Vigili del fuoco hanno operato sullo scenario incidentale con un dispositivo di soccorso che complessivamente ha visto impegnati 388 unità, 111 mezzi provenienti dai comandi della Liguria, nonché delle direzioni regionali dei Vigili del fuoco di Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna

e Toscana. Tale dispositivo è stato ulteriormente implementato con squadre e nuclei speciali inviati tramite il centro operativo nazionale dei Vigili del fuoco anche dalle regioni Veneto, Lazio, Marche, Campania e Basilicata.

In particolare, sono stati disposti invii di squadre e nuclei speciali di USAR (*Urban Search And Rescue*), forze specializzate nelle operazioni di ricerca e soccorso di persone in scenari di crolli di strutture, unitamente a unità cinofile addestrate all'individuazione di persone sotto le macerie, di unità SAF (*Speleo Alpino Fluviale*), specializzate nell'operare in altezza mediante l'ausilio di tecniche di derivazione alpinistica, e di mezzi di movimento terra per la rimozione dei detriti delle macerie al fine di garantire l'accesso alle squadre USAR e la messa in sicurezza dello scenario.

Per garantire la sicurezza degli operatori impegnati nell'attività di soccorso veniva utilizzato il georadar in dotazione al Corpo nazionale, una strumentazione in grado di rilevare in continuo gli spostamenti delle strutture anche dell'ordine di frazioni di millimetro. Resta attualmente a operare sul posto un contingente dei Vigili del fuoco composto da circa 80 unità, impegnato nell'attività di assistenza alla popolazione e alle aziende colpite dai crolli.

Fino al 22 agosto sono stati effettuati 1.092 interventi di recupero beni e di assistenza alla popolazione e alle aziende. A questi si è aggiunto il supporto alle operazioni di demolizione e messa in sicurezza del sito anche ai fini del ripristino della viabilità stradale e ferroviaria nonché nelle attività di repertazione richieste dei consulenti tecnici di ufficio nominati dall'autorità giudiziaria.

Il 118 ha disposto l'invio immediato di trenta ambulanze, sei automediche e novanta soccorritori volontari, adeguando gradualmente nei giorni successivi all'evento l'entità dei presidi in funzione delle esigenze sanitarie nell'area del crollo; ha provveduto, inoltre, ad attivare un servizio di elisoccorso e ad approntare un punto medico avanzato, assicurando un puntuale allertamento dei nosocomi del capoluogo: Galliera, Voltri e Villa Scassi, presso cui è

stato operato il trasferimento dei feriti, nonché del Policlinico San Martino, dove sono stati trasferiti anche i deceduti.

In tutti gli ospedali sono stati previsti servizi di assistenza psicologica per fornire sostegno ai feriti e ai familiari delle vittime.

La Polizia di Stato ha impiegato 200 unità per i primi soccorsi, 230 unità dei reparti inquadrati e 130 territoriali, con dodici pattuglie antisciacallaggio.

I Carabinieri hanno impegnato oltre cento unità al giorno, con il concorso di diversi contingenti dei battaglioni mobili del Piemonte e della Liguria e l'intervento di dieci unità cinofile e di un elicottero del nucleo di Albenga per la prima assistenza e le successive attività di ricerca.

La Guardia di finanza ha impiegato 97 militari, tra pattuglie dei baschi verdi e militari del soccorso alpino del Piemonte, unità cinofile impegnate nelle operazioni di ricerca, nonché un elicottero e due vedette.

La Polizia stradale ha impiegato 138 pattuglie nell'attività di gestione della viabilità autostradale, predisponendo, sotto la direzione di Viabilità Italia, piani di itinerari alternativi sia autostradali che ordinari.

La Polizia ferroviaria ha potenziato con quaranta unità di personale i presidi presso le stazioni genovesi e liguri, provvedendo all'immediata verifica dei binari sottostanti il viadotto e all'accoglienza e all'accompagnamento dei familiari delle vittime giunti a Genova via treno.

La Capitaneria di porto ha gestito le criticità legate alla mobilità in area portuale, impegnando diciotto unità, due motovedette e due elicotteri.

La Polizia di frontiera ha garantito nel periodo dell'emergenza la regolare movimentazione di persone e veicoli correlata agli imbarchi e agli sbarchi delle linee nazionali ed extra-Schengen nell'area portuale e aeroportuale, gestendo un flusso complessivo di 49.500 automezzi e circa 172.000 passeggeri nel periodo compreso tra il 14 e il 21 agosto.

La Croce rossa italiana ha attivato unità di soccorso provenienti da tutte le componenti civili e militari e dai comitati territoriali della Liguria, garantendo supporto

ai soccorritori e assistenza nelle procedure di evacuazione dei portatori di disabilità.

Passo ora al bilancio delle vittime e alla ricerca dei dispersi. Il bilancio finale delle vittime è di 43 morti. Si aggiungono nove feriti. Per agevolare e coordinare le attività di ricezione delle numerose segnalazioni di possibili persone coinvolte nell'evento, sono stati attivati in prefettura due numeri telefonici dedicati e una casella di posta elettronica. Tanto ha permesso di raccogliere e registrare le predette segnalazioni e di curarne il successivo invio alla questura e ai Vigili del fuoco per la verifica di fondatezza, anche attraverso il controllo delle utenze telefoniche e la rilevazione delle celle di collegamento. Tale servizio ha consentito altresì alla prefettura di istituire un canale di comunicazione costante con i parenti delle persone coinvolte.

Veniamo ora all'assistenza agli sfollati. Il cedimento del viadotto ha interessato un'area di prossimità contrassegnata dalla presenza di alcuni edifici sia di civile abitazione sia destinati ad attività economica, che sono stati tempestivamente evacuati nell'attesa di accertare lo stato di pericolo della zona.

A seguito delle definizioni della zona di sgombero, le persone chiamate a lasciare le proprie abitazioni sono state 566, di cui 194 risultano ospitate presso presidi di prima accoglienza o strutture alberghiere rese disponibili dal comune di Genova.

I Vigili del fuoco, d'intesa con i servizi sociali del comune, hanno provveduto a più riprese, attraverso l'istituzione di numerose squadre operative, a garantire ai cittadini servizi di accompagnamento nelle abitazioni evacuate per consentire il recupero di effetti personali di prima necessità. Contestualmente, le forze di polizia hanno predisposto mirati servizi antisciacallaggio per prevenire possibili azioni predatorie presso gli edifici sfollati e per ragioni di sicurezza.

Il comune di Genova ha provveduto a consegnare, nella giornata di lunedì 20 agosto, i primi cinque appartamenti destinati agli evacuati. A oggi sono state consegnate in tutto venti case. L'amministrazione del comune capoluogo ha inoltre programmato l'assegnazione di ulteriori unità immobi-

liari, che avverrà presumibilmente in distinte *tranche* nei prossimi mesi di settembre, ottobre e novembre.

Al riguardo si segnala che anche la Banca d'Italia ha reso disponibili tre unità immobiliari, così come l'Agenzia nazionale per l'amministrazione e la destinazione di beni sequestrati e confiscati alla criminalità organizzata, che ha inviato sul posto un suo delegato e ha manifestato la disponibilità a concedere alcune unità abitative da mettere a disposizione delle persone allontanate dalle proprie abitazioni. Analoga disponibilità è stata fornita per alcuni alloggi di edilizia residenziale agevolata e sovvenzionata destinati alle forze di polizia.

Vediamo ora il capitolo relativo alle ripercussioni sulla viabilità e alla mobilità cittadina. Il viadotto Morandi ha rappresentato uno snodo autostradale strategico per la movimentazione di mezzi leggeri e pesanti da e per la Liguria, oltre a costituire la principale arteria di collegamento tra il Levante e il Ponente cittadino e per il transito in ingresso e in uscita dalle aree portuali.

Pertanto, al fine di approfondire l'esame delle criticità viarie correlate al crollo e di porre in essere un piano di percorsi alternativi, sono stati convocati nelle giornate del 15, 16 e 17 agosto mirati comitati operativi della viabilità, nell'ambito dei quali sono stati approfonditi i profili di criticità connessi alla mobilità sia su gomma sia su rotaia, con particolare attenzione ai riflessi sulla circolazione dell'area portuale.

Al riguardo, d'intesa con la polizia stradale e la polizia locale, è stato messo a punto un piano di viabilità dedicato all'emergenza sia a beneficio delle lunghe percorrenze sia della viabilità cittadina, costantemente oggetto di verifica e di aggiornamento.

Analoghe misure sono state individuate d'intesa con la locale Capitaneria di porto e con l'Autorità di sistema portuale per regolamentare la viabilità in prossimità dell'area portuale, particolarmente interessata in questo periodo dal notevole transito di passeggeri.

Al riguardo è allo studio la fattibilità di un progetto per l'apertura di un tracciato idoneo a consentire ai mezzi pesanti diretti in porto di attraversare un'area sita all'interno dello stabilimento Ilva di Cornigliano senza interferire con la viabilità urbana.

Inoltre, come misura di ausilio agli utenti la Società Autostrade ha accolto la richiesta di liberalizzare il pedaggio in corrispondenza dei caselli di Genova Est, Genova Ovest, Prà, Pegli e Genova Aeroporto.

Per favorire la mobilità è stata prevista altresì l'implementazione della viabilità ferroviaria al fine di ridurre la presenza di veicoli nell'area urbana. Al riguardo, Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia hanno assicurato la disponibilità di parcheggi in corrispondenza delle aree ferroviarie di Pegli e di Quinto allo scopo di favorire l'interscambio tra il trasporto su gomma e quello su rotaia.

Per quanto concerne la rimozione delle macerie, per consentire la sollecita rimozione delle macerie insistenti sul greto del Polcevera il comune ha provveduto a individuare un'area apposita destinata allo stoccaggio del materiale residuo dal crollo sita in località Penisola, in corrispondenza della via Livati.

Nel contempo, si è dato corso alla complessa operazione di prelievi in sicurezza dei veicoli rimasti sul troncone sinistro del ponte per la riconsegna ai proprietari e per consentire l'accesso al sedime autostradale ai consulenti della procura della Repubblica incaricati delle operazioni peritali.

Per quanto concerne gli accertamenti preliminari, nei giorni successivi all'evento la squadra mobile di Genova, previa opportune direttive da parte dell'autorità giudiziaria, ha avviato preliminari accertamenti volti a una parziale ricostruzione della dinamica del crollo del ponte Morandi attraverso la visione di filmati di telecamere della zona e l'acquisizione di testimonianze.

Tale attività investigativa ha consentito l'iscrizione presso la locale procura della Repubblica di un procedimento penale per l'ipotesi di omicidio colposo plurimo, disastro colposo e attentato colposo alla sicurezza dei trasporti a carico di ignoti. Il

magistrato inquirente ha disposto quindi il provvedimento di sequestro probatorio dei due tronconi del viadotto autostradale denominato ponte Morandi non crollati.

Inoltre, si è proceduto al sequestro dei detriti, trasportati in un apposito centro di stoccaggio. Il materiale rimosso è stato reperato e filmato con un sistema di registrazione attivo 24 ore su 24 dal locale gabinetto regionale di polizia scientifica di concerto con i Vigili del fuoco e i consulenti nel frattempo nominati dall'autorità giudiziaria procedente.

Al fine di ordinare il materiale oggetto di sequestro, l'area menzionata è stata suddivisa in quattro sezioni, ognuna riservata a un determinato tipo di detriti. È stata individuata un'altra area dove stoccare i reperti sensibili ai fini dell'imminente indagine tecnico-peritale individuati sempre dai predetti consulenti.

Allo stato, la preliminare attività investigativa sta proseguendo con l'acquisizione e la conservazione dei mezzi di ricerca della prova, quali la verbalizzazione di testimonianze oculari, l'acquisizione di eventuali altri filmati relativi al crollo del viadotto e la repertazione del materiale distaccatosi dal ponte.

Particolarmente preziosa si è rivelata l'attività di volontariato intervenuta in tutte le fasi della crisi: novanta i volontari attivati dal comune e venti dalla regione Liguria, mentre l'Associazione radioamatori ha effettuato attività di supporto garantendo le comunicazioni via radio con un totale di quattro operatori in turnazione.

Per quanto concerne le ricadute sui servizi essenziali, nonostante l'entità del crollo, la prestazione di servizi essenziali non ha fatto registrare criticità significative. Soltanto nell'area immediatamente prossima all'evento per ragioni di sicurezza si è provveduto alla chiusura delle valvole di utenza gas al servizio dei fabbricati sottostanti al crollo.

Riguardo invece al ripristino della viabilità ferroviaria, il crollo del tratto autostradale A10 ponte Morandi del 14 agosto ha comportato la caduta di consistenti tratti di manufatti sui binari, determinando per le ferrovie di Genova le seguenti criticità:

l'interruzione della linea sussidiaria che consente il collegamento viaggiatori tra Genova-Sampierdarena e Rivarolo-Busalla; l'interruzione della linea Bastioni, che viene utilizzata sia per i treni merci che per i viaggiatori e collega Genova-Sampierdarena con Ovada, Milano e Torino, via succursale o via Busalla; l'interruzione della linea Sommergebile, esclusivamente merci, che collega gli scali merci di Genova marittima di Genova Sampierdarena a servizio del porto di Genova, che attualmente risultano isolati.

Veniamo ora alla riprogrammazione e al potenziamento dell'offerta. L'interruzione delle linee sopra elencate ha comportato nell'immediato una riduzione pari a circa il 20 per cento dell'offerta commerciale di treni viaggiatori, con particolare riferimento ai collegamenti tra Ovada, Busalla, Arquata, Genova e Sampierdarena.

Dal giorno 15 agosto, di concerto con regione Liguria, al fine di potenziare i collegamenti tra i settori orientale e occidentale della città di Genova, sono stati istituiti 24 treni tra le stazioni di Genova Voltri e Genova Brignole, incrementati a 46 a partire dal 16 agosto.

Dal 15 agosto è attivo un tavolo tra regione Liguria, Rete ferroviaria italiana e Trenitalia, finalizzato a definire le modalità per la progressiva implementazione di ulteriori servizi per consentire collegamenti da nord verso Genova, il potenziamento delle connessioni urbane e il potenziamento delle connessioni con il Ponente.

Per quanto attiene al traffico merci, risulta sospeso il traffico verso il porto di Genova, mentre è regolare il traffico da e per lo scalo ferroviario di Genova Voltri mare, in direzione nord attraverso la bretella di collegamento con Genova Borzoli, Ponente e Levante.

Passo ora all'anticipo della riattivazione delle linee interrotte per le attività di manutenzione e potenziamento programmate. Per attività già programmate di potenziamento e manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria risultava al momento sospesa la circolazione dei treni sulle linee succursali dei Giovi e su un

binario della linea Genova-La Spezia nella tratta Genova Brignole-Genova Quarto.

Per garantire la massima capacità ferroviaria sulle linee di adduzione al nodo di Genova, Rete ferroviaria italiana ha messo immediatamente in campo attività e risorse straordinarie per consentire la riapertura anticipata del traffico ferroviario sulle due linee in questione. In particolare oggi, 27 agosto, è stata riaperta la succursale dei Giovi e domani, 28 agosto, sarà riaperto il binario della Genova Brignole-Genova Quarto. Ciò consentirà di ripristinare i collegamenti verso Arquata e Busalla, con modalità in via di definizione di concerto con regione Liguria e l'impresa ferroviaria Trenitalia.

Tutti gli impianti strategici sono presidiati dal personale di Rete ferroviaria italiana con turni continui, per garantire interventi immediati in caso di eventuali situazioni di anormalità.

Per quanto concerne la riattivazione delle linee interrotte per effetto del crollo del ponte Morandi, nelle ore immediatamente successive all'evento sono state valutate le attività necessarie al ripristino delle linee ferroviarie interrotte, impiegando circa 80 risorse di RFI.

Da una valutazione dei danni riportati, i tempi di ripristino sono stimati in venti giorni complessivi per tutte e tre le linee, ovvero dieci giorni per l'attivazione delle linee Sommergibili e Bastioni dal momento in cui si possono intraprendere le attività. Infatti, l'inizio dell'attività di ripristino è condizionato all'autorizzazione da parte della procura, in quanto l'area è sotto sequestro. Particolarmente critica risulta la situazione della linea sussidiaria, in quanto sottostante alla parte del viadotto non crollata.

Andiamo ora a vedere le azioni poste in essere subito dopo l'evento. Il viadotto Polcevera è in concessione alla società Autostrade per l'Italia, in forza della convenzione di concessione sottoscritta il 4 agosto 1997, che ha fissato la scadenza della concessione, come dicevamo poc'anzi, al 31 dicembre 2038 e ad oggi non risulta modificata, e delle successive integrazioni in-

tervenute sotto i Governi che ci hanno preceduto.

Appena giunta la notizia dell'immane tragedia, con decreto del 14 agosto 2018 n. 386, abbiamo istituito una Commissione ispettiva per svolgere i necessari accertamenti e le analisi tecniche sul crollo del viadotto, al fine di verificare cause e circostanze del cedimento. Le risultanze complete di tale indagine e una dettagliata relazione sui fatti accertati verranno fornite entro la prima metà di settembre.

La Commissione è oggi composta dall'ingegner Alfredo Mortellaro, consigliere di supporto al presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, con funzioni di coordinatore, che ha sostituito l'architetto Roberto Ferrazza, provveditore alle opere pubbliche per le regioni Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta; dal professor Ivo Vanzi, componente esperto del Consiglio superiore dei lavori pubblici; dagli ingegneri Gianluca Ievolella, consigliere di supporto al presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, Michele Franzese e Bruno Santoro, dirigenti tecnici della direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali.

La Commissione ispettiva ha fornito una prima indicazione in cui si sottolinea che « si ritiene indispensabile evidenziare che dall'esame tecnico della documentazione progettuale emerge, con riferimento alla pila numero 10, sopravvissuta al crollo, uno stato di degrado dei materiali, ovvero della corrosione dei trefoli dei cavi di precompressione primari e secondari, di grado più elevato (4 su una scala di 5) rispetto a quello riscontrato nella pila 9 crollata, che risultava di livello 3 (...). Ci aspettiamo - sto leggendo i virgolettati di quanto ricevuto dalla stessa commissione ispettiva - che il concessionario adempia in tempi rapidi alle attività di verifica, consolidamento, messa in sicurezza o demolizione dei tronconi del viadotto non collassati e instabili ».

In conseguenza dell'immane tragedia occorsa a Genova, abbiamo accelerato il procedimento di monitoraggio dello stato di conservazione e manutenzione di strade, autostrade e dighe. Tutti gli enti e i soggetti

gestori dovranno a tal fine segnalare entro il 1° settembre di quest'anno le azioni necessarie a rimuovere condizioni di rischio riscontrate sulle infrastrutture di propria competenza, indicando le priorità e una prima stima dei costi, corredando le segnalazioni con adeguate attestazioni tecniche, come perizie e verbali di sopralluogo.

Dobbiamo sapere da qui a poco quali sono e se ci sono altre infrastrutture che necessitano di interventi straordinari e, laddove c'è bisogno, questi interventi dovranno essere fatti e non solo annunciati. Questa è la più grande opera di cui ha bisogno questo Paese, la manutenzione ordinaria e la messa in sicurezza per evitare altre tragedie come quella immane di Genova.

In data 16 agosto 2018, il ministero ha inviato alla società concessionaria Autostrade per l'Italia la comunicazione di contestazione del gravissimo inadempimento della società concessionaria agli obblighi di manutenzione ordinaria e straordinaria. È stato chiesto alla società Autostrade per l'Italia di inoltrare entro il 1° settembre una dettagliata relazione nella quale sia fornita chiara evidenza di tutti gli adempimenti posti in essere per assicurare la funzionalità dell'infrastruttura in questione e prevenire lo specifico evento accaduto.

Nel pomeriggio del 14 agosto, il Presidente del Consiglio dei ministri, dopo un sopralluogo nell'area del crollo, ha partecipato a un vertice presso il centro di coordinamento soccorsi per fare nell'immediatezza il punto della situazione sia in ordine al numero delle persone coinvolte sia relativamente alle operazioni di soccorso e alle misure intraprese per l'assistenza alle persone sfollate.

Nel pomeriggio del 15 agosto, si è tenuta presso la prefettura di Genova una riunione del Consiglio dei ministri presieduta dal Presidente Giuseppe Conte, nell'ambito della quale, sulla base delle informazioni e dei dati acquisiti dal comitato operativo, è stato proclamato lo stato di emergenza e deliberato lo stanziamento della somma di 5 milioni di euro da destinare ai primi interventi e all'avvio delle attività di soccorso e assistenza delle popolazioni colpite.

In data 18 agosto, al termine dei funerali solenni delle vittime del crollo, si è tenuta presso la prefettura di Genova una nuova riunione del Consiglio dei ministri, che ha deliberato lo stanziamento di ulteriori 28 milioni di euro rispetto allo stanziamento originario a valere sul fondo delle emergenze nazionali per interventi urgenti sulla viabilità alternativa, per il potenziamento del sistema dei trasporti e per la sistemazione abitativa dei nuclei familiari che hanno dovuto abbandonare le proprie abitazioni, considerate a rischio a causa del crollo.

Andiamo ora a vedere la parte relativa agli atti e alle iniziative del commissario di Governo.

Con ordinanza del capo del dipartimento di Protezione civile 539/2018, si è provveduto pertanto a localizzare nello specifico risorse complessive nel limite di 33.470.000 euro per l'attuazione dei primi interventi a valere, come dicevamo, sul Fondo per le emergenze nazionali.

Su indicazione del capo di dipartimento della Protezione civile è in corso di redazione un piano speditivo di emergenza che consideri le mutate condizioni dell'alveo del torrente Polcevera, sulle quali la regione Liguria ha dato mandato al Centro meteo di ARPAL di predisporre nell'ambito delle proprie competenze un *focus* giornaliero previsionale sul bacino del torrente stesso.

In coerenza con quanto sopra, il comune di Genova ha rielaborato le proprie modalità di attivazione e di informazione alla popolazione, nell'ambito della tutela della pubblica e privata incolumità.

Sulla base di quanto disposto dall'articolo 12 della citata ordinanza n. 539, a seguito della comunicazione della commissione ministeriale ispettiva, nella quale veniva evidenziata la pericolosità della pila 10 del viadotto, è stata immediatamente convocata una riunione in data 23 agosto con la procura della Repubblica e i suoi consulenti e successivamente con il soggetto gestore dell'infrastruttura autostradale A10, in merito ai suoi obblighi sulle attività di verifica, consolidamento, messa in sicu-

rezza o demolizione dei tronconi del viadotto non collassati e instabili.

A seguito dell'incontro con il predetto gestore, è emersa la disponibilità da parte di società Autostrade a presentare, entro i prossimi cinque giorni, alcune ipotesi operative e relative tempistiche in merito alla demolizione dei tronconi del viadotto non collassati e instabili. Sulla base di queste comunicazioni, il comune di Genova sta provvedendo alle valutazioni finalizzate alla ripermimetrazione dell'anzidetta zona rossa.

In ottemperanza a quanto previsto dalla suddetta ordinanza, il commissario delegato sta provvedendo alla redazione del piano degli interventi urgenti individuati dai rispettivi soggetti attuatori, riguardanti principalmente, oltre alle attività poste in essere dalle autorità competenti nella prima emergenza, la realizzazione di una viabilità alternativa, il potenziamento del sistema dei trasporti e l'attuazione dei servizi e degli interventi di recupero funzionale, edilizio e impiantistico di alloggi di edilizia residenziale pubblica da destinare ai nuclei familiari a seguito di provvedimento sindacale di sgombero.

Le prime famiglie hanno già ricevuto un alloggio e secondo il cronoprogramma tutte le persone sfollate avranno un'abitazione entro massimo la metà di novembre.

In esito alla riunione che si è svolta nella giornata di giovedì 23 agosto presso la regione Liguria tra il commissario delegato per l'emergenza, il presidente Giovanni Toti, il sindaco Marco Bucci e l'amministratore delegato di Cassa depositi e prestiti, Fabrizio Palermo, è stata decisa la firma entro quindici giorni di un protocollo d'intesa tra regione Liguria, comune di Genova e Cassa depositi e prestiti, finalizzato alle misure a sostegno delle infrastrutture, della mobilità, delle imprese e dei cittadini di Genova, per far fronte all'emergenza determinata dal crollo del ponte Morandi. Inoltre, in quell'occasione sono stati consegnati 40 alloggi a Genova Quarto, da destinare alle persone sfollate.

Nella giornata di venerdì 24 agosto, inoltre, il commissario delegato si è recato con il sindaco di Genova Bucci per un sopralluogo ai cantieri della nuova strada a mare,

che da Ponente passerà attraverso le aree Ilva e verrà utilizzata come viabilità provvisoria per i mezzi diretti in porto, che rientra in un piano viabilità tempestivamente messo in campo per limitare i disagi al traffico cittadino e portuale.

Andiamo ad analizzare ora la rete delle concessioni autostradali in Italia, parzialmente accennata all'inizio di questa informativa. Non posso esimermi dal trattare in questa sede la questione cruciale emersa dai fatti di Genova, ovvero il sistema delle concessioni autostradali in Italia.

Nel tracciare un quadro sintetico della rete delle concessioni autostradali, occorre considerare alcuni dati. In Italia la rete autostradale data in concessione dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che si estende per circa 6.000 chilometri, è gestita da 22 società, con 25 rapporti concessori, regolati da apposite convenzioni. La rete autostradale di libera circolazione è invece rappresentata dalle tratte gestite direttamente da ANAS S.p.A., per un'estensione di 953 chilometri.

In applicazione alle norme introdotte nel corso della XV legislatura, improntate al cosiddetto « federalismo infrastrutturale », sono state costituite società partecipate da ANAS S.p.A. e regioni, con funzioni di soggetto concedente per la realizzazione di nuove tratte. È il caso di Concessioni autostradali Lombardia, concedente delle concessioni BREBEMI (Brescia-Bergamo-Milano), Pedemontana, Tangenziale est esterna di Milano.

Ulteriori iniziative autostradali attualmente in corso di programmazione e/o di esecuzione sono riconducibili a concessioni regionali, come la Pedemontana veneta, per le quali il Ministero delle infrastrutture esercita comunque un'attività di alta vigilanza.

La rete autostradale include 1.555 ponti e viadotti di lunghezza superiore ai 100 metri e 635 gallerie di analoga lunghezza (dati AISCAT). Un dato che caratterizza la nostra rete è il fatto di essere di relativamente antica realizzazione, per cui la gran parte di essa, costruita tra il 1960 e il 1970, era già di fatto ammortizzata alla fine del

secolo scorso, quando è stata avviata la privatizzazione della stessa.

Al fine di prevenire un eccessivo utilizzo del territorio, l'articolo 18-*bis* della legge n. 492 del 1975 ha stabilito la sospensione della costruzione di nuove tratte autostradali e di trafori. La norma è stata parzialmente modificata successivamente in una legge del 1982, la n. 531, Piano decennale per la viabilità di grande comunicazione, con cui, fermo restando il vincolo alla realizzazione di nuove tratte, si consentiva la possibilità di realizzare corse aggiuntive, raccordi autostradali, svincoli e adduzioni.

Al fine di superare il *gap* infrastrutturale determinatosi nel corso dei decenni successivi nei confronti di altri Paesi europei, il vincolo all'esecuzione di nuove tratte è stato gradualmente superato con le disposizioni normative emesse negli anni Duemila, tra cui la legge n. 443 del 2001.

Interventi inseriti tra i programmi di investimento delle società concessionarie autostradali dovrebbero essere, non solo sulla carta, prevalentemente rivolti non all'esecuzione di nuove tratte, bensì a riqualificazione, potenziamento e miglioramento qualitativo delle tratte attualmente in essere.

Il processo di privatizzazione italiano delle partecipazioni pubbliche dello Stato può invece essere suddiviso in cinque fasi: lo stadio preliminare, che abbraccia gli anni Ottanta fino al 1991; lo stadio di lancio, dal 1992 al 1995; la fase dell'accelerazione, dal 1996 al 2000 (ricordiamo che il 1999 è l'anno in cui avviene la privatizzazione della rete autostradale, durante la quale sono avvenute le transazioni maggiori); infine, lo stadio di consolidamento, cominciato dopo il 2001. La rete è affidata in concessione a società con diversi concendenti.

Accorpendo le concessioni in base ai gruppi che esercitano il controllo economico sulle stesse, emergono due grandi aggregati imprenditoriali: il gruppo Atlantia (3.020 chilometri, come dicevamo), che comprende Autostrade per l'Italia (2.857 chilometri) e che controlla sostanzialmente circa la metà della rete autostradale a pedaggio; il gruppo Gavio (1.212 chilome-

tri), che ne controlla circa il 20 per cento. La parte residua è divisa tra società spesso controllate da enti pubblici locali o concessionari minori: 1.657 chilometri. Tutte le concessioni in essere saranno analiticamente indicate nel testo che andrò a depositare (*vedi allegato*).

Gran parte dell'estensione della rete autostradale venne affidata alla società Autostrade Spa del gruppo IRI tramite lo strumento della concessione. Con la convenzione 4 agosto 1997, che regolava i rapporti tra ANAS e Società Autostrade Spa, la scadenza della concessione venne prorogata al 2038 e a oggi questa non risulta modificata. Successivamente, nel 1999, la Società Autostrade fu privatizzata attraverso un'offerta pubblica di vendita con identificazione dell'aggiudicatario tramite trattativa diretta, che pagò un sovrapprezzo di circa il 5 per cento per l'ottenimento dei benefici del controllo.

Come sostenuto dalla stessa Banca d'Italia, i valori di realizzo furono innalzati dalla proroga al 2038 della concessione in capo ad Autostrade Spa. Tra il 1999 e il 2003 vennero inoltre rinnovate tutte le restanti concessioni, con proroghe dei rapporti in essere di oltre vent'anni. Come si è già detto, il capitale investito dalla maggior parte delle concessionarie era già stato ampiamente ammortizzato e remunerato tra la metà e la fine degli anni Novanta.

Pertanto, come abbiamo detto, ma va ripetuto, le tariffe avrebbero dovuto quantomeno essere drasticamente ridotte, e invece, come abbiamo visto, le vigenti concessioni oggi sono state tutte rinnovate senza passare per una gara pubblica nonostante il parere contrario dell'Autorità garante per la concorrenza e del mercato, che aveva ritenuto lesive tali prerogative dei principi stabiliti a tutela della concorrenza e del mercato. È inutile dire che degli extraprofitti hanno beneficiato totalmente le società concessionarie a discapito dei cittadini, che hanno visto e vedono di volta in volta aumentare il costo dei pedaggi.

Tornando al quadro sistemico delle concessioni, va detto che attualmente nel settore incidono sei tipi di convenzioni, che si portano dietro sei diversi sistemi tariffari.

Tutta l'attività di riforma del settore che ha portato all'emanazione dei provvedimenti normativi e regolatori citati e alla predisposizione di nuovi testi convenzionali è riconducibile al periodo 2006-2008, secondo Governo Prodi. Il nuovo sistema di convenzione unica è contemplato dalla legge n. 286 del 2006.

Tutte le convenzioni uniche sottoscritte nel periodo 2007-2008 sono state approvate per legge sotto i Governi di centrosinistra e centrodestra di quegli anni. Questa procedura ha di fatto escluso la valutazione da parte degli uffici amministrativi preposti all'epoca, ovvero ANAS, Ministero delle infrastrutture e trasporti e Ministero dell'economia e delle finanze. Quindi, sullo stato attuale delle convenzioni, essendo state escluse le amministrazioni, la responsabilità è unicamente politica.

Quelle norme hanno disposto in sostanza che, in occasione della prima revisione futura o aggiornamento del piano economico finanziario, le convenzioni in essere tra l'ANAS e i concessionari venissero sostituite da una convenzione unica *ad hoc* per ogni concessionario, che avrebbe consolidato, insieme alle revisioni, tutte le clausole esistenti e i relativi atti aggiuntivi.

Successivamente, il decreto-legge n. 59 del 2008, emanato a Camere sciolte dal Governo Prodi nell'imminenza delle elezioni politiche, ma poi ratificato dalla maggioranza parlamentare e dal Governo Berlusconi del 2008, ha modificato tali disposizioni e disposto l'approvazione di tutte le convenzioni alla data di entrata in vigore del medesimo decreto-legge.

Questo decreto-legge era stato adottato per porre rimedio a una censura avanzata dalla Commissione europea nella procedura di infrazione 2006/2419. Di fatto, tuttavia, questa iniziativa legislativa non ha fatto altro che consolidare nella convenzione unica i metodi di aggiornamento e adeguamento tariffario, sottraendoli così a ogni ulteriore verifica parlamentare, di governo e amministrativa, in tal modo consolidati nella convenzione unica per l'intera durata della relativa concessione. Nel caso di ASPI questa sanatoria — chiama-

mola « sanatoria » — fatta attraverso la legge dovrebbe durare fino al 2038.

Passerò ora a illustrare l'organizzazione del servizio di vigilanza e controllo sulla rete autostradale. Anche in questo caso evidenzierò numerose criticità ascrivibili all'operato dei precedenti governi.

Fino alla data del 30 settembre 2012 ANAS ha svolto le funzioni di concedente della rete autostradale a pedaggio, esercitando la vigilanza e il controllo sulle società concessionarie attraverso una struttura appositamente costituita, dotata di una speciale autonomia, cioè l'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali, onde assicurare la necessaria indipendenza ed efficienza operativa.

Questo ispettorato, ancorché operasse ai limiti della terzietà, si avvaleva costantemente del supporto di tutte le strutture ANAS. Conseguentemente, la vigilanza sulle concessionarie, sebbene fosse funzionalmente riconducibile a questo ispettorato, è stata di fatto esercitata in sinergia con le altre strutture ANAS, avvalendosi delle molteplici professionalità presenti, dal riconosciuto *know how* e dalla consolidata esperienza al tempo vantata dalla stessa ANAS.

Intanto, in risposta alle ricorrenti istanze, manifestate anche in sede parlamentare, in cui si evidenziava l'esigenza di procedere a una netta separazione tra le funzioni di concedente e di concessionario della rete autostradale, il decreto-legge n. 98 del 2011, convertito nella legge n. 111, ha previsto un radicale processo di riordino di ANAS, fondato su una ripartizione delle competenze, con la costituzione di un nuovo soggetto operatore.

L'articolo 36 di questo decreto ha difatti stabilito l'istituzione di un'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, alla quale affidare tra l'altro il ruolo di concedente, unitamente alla vigilanza e al controllo sui concessionari autostradali. Sto parlando del decreto-legge del 2011. Teniamo conto di questa data. Questa Agenzia sarebbe stata soggetta, al pari delle agenzie di analogo estrazione, ai poteri di indirizzo e controllo ministeriali, ma avrebbe usufruito di autonomia organizzativa e finanziaria.

L'istituzione dell'Agenzia ha incontrato, però, molteplici ostacoli nel corso del suo iter approvativo, così che i termini previsti per l'adozione del suo statuto sono stati più volte aggiornati e prorogati, dapprima fino al 31 marzo 2012, poi fino al 31 luglio 2012 e da ultimo fino al 30 settembre 2012.

Benché lo schema di statuto dell'Agenzia avesse ricevuto le valutazioni preliminari favorevoli del Consiglio dei ministri, del Consiglio di Stato e delle Commissioni parlamentari, il procedimento di approvazione non si è perfezionato nei tempi previsti.

Con l'articolo 11 del decreto-legge n. 216 del 2011, convertito poi nella legge n. 14 del 2012, il legislatore ha disposto — siamo sotto il Governo Monti — che nel caso di mancata adozione dello statuto e del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui all'articolo 36 per costituire la suddetta agenzia di controllo, entro un termine prestabilito (in quel caso era il 30 settembre 2012), l'agenzia veniva soppressa e le attività e i compiti già attribuiti alla medesima venivano trasferiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Che cosa è accaduto? Con il decreto ministeriale n. 341 del 1° ottobre 2012, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti *pro tempore*, in mancanza dell'istituzione di quest'Agenzia, scaduto il termine (era stato lasciato scadere), ha dovuto istituire al suo interno una struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali, alla quale sono state affidate le funzioni che avrebbero dovuto essere dell'Agenzia, ma ora vengono i nodi al pettine.

Nella struttura è confluito unicamente il personale a tempo indeterminato in servizio presso l'ufficio di cui sopra, l'ufficio dell'ispettorato di ANAS, alla data del 31 maggio 2012. È rimasto quindi escluso dalla pianta organica della struttura il personale dell'ANAS che collaborava con il *know how* e il personale a tempo determinato sempre dall'Ispektorato.

Dalla lettura del decreto di cui sopra, n. 341 del 2012, si rileva il proposito di assicurare alla struttura un elevato grado di autonomia organizzativa e finanziaria corrispondente a quello precedente dell'I-

spettorato dell'ANAS, e a quello quindi prefigurato dall'Agenzia. Tale autonomia, purtroppo, nei fatti non si è mai concretizzata, e la collocazione della struttura nell'organizzazione ministeriale ha comportato molteplici difficoltà, non da ultimo l'aspetto connesso all'inquadramento del personale con mansioni non corrispondenti a quelle svolte prima in ANAS.

La situazione di difficoltà operativa conseguente al trasferimento del servizio di controllo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stata adeguatamente rappresentata nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore delle concessioni autostradali condotta presso la Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei deputati: in occasione dell'audizione del 7 settembre 2016, quindi iniziamo ad avvicinarci ai giorni nostri, sono stati segnalati i limiti e le difficoltà conseguenti allo svolgimento del servizio nel contesto ministeriale. Tale situazione si è protratta sino alla data di insediamento dell'attuale Governo e solo attualmente si stanno valutando adeguati provvedimenti per potenziare il ruolo della vigilanza in coerenza con quanto recentemente anticipato dallo stesso Presidente del Consiglio.

Le risorse e i mezzi impiegati nel corso degli anni per l'espletamento dell'attività di vigilanza sui concessionari autostradali sono riscontrabili nelle relazioni pubblicate annualmente. Nell'anno 2008, i costi diretti per l'espletamento dell'attività di vigilanza sulla rete autostradale sono risultati pari a 16,6 milioni di euro, e vi prego di memorizzare questi 16,6 milioni di euro: nel 2008, quindi, 16,6 milioni di euro utilizzati per l'attività di controllo e vigilanza su tutte le concessioni autostradali.

Nell'anno 2017, le risorse allocate nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sui capitoli di spesa afferenti la direzione di vigilanza di quella che doveva essere l'Agenzia, che è andata al ministero, quindi sui concessionari autostradali per il personale dipendente e per il funzionamento, ammontano a 10,7 milioni: quindi, 16,6 milioni per gestire tutta la struttura dei controlli concessionari nel 2008; 10,7 milioni nel 2017.

Tale importo è peraltro comprensivo di una quota di spese generali utilizzata da altre direzioni generali, quindi è molto meno della metà di quanto dieci anni prima era dato a questa direzione generale che assolveva compiti fondamentali nella vigilanza e nel controllo dei concessionari autostradali, che sono stati più che dimezzati. Conseguentemente, le risorse economiche direttamente riferibili al funzionamento della direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali sono più correttamente quantificabili in briciole: 6 milioni di euro.

Da quando le convenzioni sono state consolidate nelle mani dei privati con enormi vantaggi, nel 2008, invece che aumentare, le dotazioni in capo al ministero per assolvere alle funzioni di vigilanza e di controllo dei concessionari sono state ridotte. Non è stata realizzata l'Agenzia, che aveva autonomia e indipendenza finanziaria per controllare - sul modello dell'ANSF per quanto riguarda il controllo sulla sicurezza della rete ferroviaria -; quindi la funzione è stata data al ministero, non più a quest'Agenzia indipendente. A questo punto dovevano essere assegnate molte più risorse economiche per dare forza e consistenza a questa direzione generale, che invece sono state più che dimezzate. Invece che aumentare le dotazioni in capo al ministero per assolvere alle funzioni di vigilanza e di controllo dei concessionari, quelle dotazioni, che già erano limitate in 16 milioni nel 2008, sono state, come abbiamo detto ma è giusto ripeterlo, più che dimezzate.

A conferma della scarsità delle risorse a disposizione aggiungiamo che, sulla base delle effettive esigenze, per la funzione di vigilanza è previsto un organico di 250 unità, in possesso di adeguati titoli professionali, quindi quella direzione doveva avere 250 persone che ci lavoravano (tecnici specializzati).

Andiamo a vedere la realtà delle cose. Alla data del 2008, il personale in servizio risultava di 148 unità, non 250. A oggi pensate che sia migliorata? No, è peggiorata. A oggi la direzione è composta di sole 110 unità, non 250, di cui oltre la metà non sono tecnici specializzati ad assolvere la

funzione di cui sopra, ovvero la funzione di controllo e vigilanza, ma ricopre funzioni di addetti e assistenti tra tutti gli uffici centrali e periferici. Praticamente non ha personale.

Le risorse appena citate sono preposte al controllo di una rete autostradale che si sviluppa per circa 6.000 chilometri, come dicevamo, che è gestita da 22 società, genera un volume d'affari di 7,2 miliardi di euro, impiega 14.000 persone in via diretta e 12.000 attraverso l'indotto, per un totale di 26.000 unità. Dunque, un colosso immane, che arriva a 7,2 miliardi di euro, controllato da tre gatti.

Vengo al sistema tariffario e alla redditività per i concessionari, su cui occorre dire che le nostre autostrade risultano essere le più care d'Europa. Circa l'87 per cento della rete in esercizio è sottoposta a pedaggio. In Italia il ricavo medio da pedaggi, rapportando i ricavi totali da pedaggi a chilometro di autostrada sui quali i primi vengono incassati, risulta essere, da studi offerti da istituzioni e soggetti pubblici (Banca d'Italia e università), di oltre 800.000 euro per chilometro di autostrada all'anno, che insieme alla Francia è il più alto d'Europa.

In Germania, Olanda e Belgio le autostrade sono pubbliche e parzialmente gratuite. In Germania il ricavo medio per chilometro è tra i più bassi d'Europa: 312.000 euro l'anno. In quel Paese a partire dal 2005 solo per i mezzi pesanti è prevista una specifica tariffa connessa con l'uso delle autostrade. I ricavi autostradali affluiscono a un fondo pubblico e sono reimpiiegati in investimenti per la sicurezza e lo sviluppo della rete.

In Spagna, che, come dicevamo all'inizio, ha la rete più estesa d'Europa su oltre 15.000 chilometri di autostrade quelli concessi ai privati e sottoposti a pedaggio sono poco più di un quinto: 3.400 chilometri. Il ricavo medio per chilometro è di 477.000 euro.

In Austria i 2.200 chilometri di autostrade sono posti dal 1997 in capo allo Stato, che li gestisce attraverso un'agenzia federale. Il pedaggio è pagato dai veicoli con l'acquisto di un bollo adesivo autostra-

dale, similmente a quanto accade in Svizzera e in Slovenia. L'importo varia in funzione del periodo da 9 euro per dieci giorni a 87 euro per l'adesivo annuale e le moto pagano la metà. Il ricavo da pedaggi è reinvestito nella rete, per la sicurezza, la manutenzione e l'ampliamento dell'infrastruttura. In Svizzera 40 franchi (38,12 euro), in Slovenia 110 euro.

Nel Regno Unito la rete (3.700 chilometri) è stata costruita ed è gestita dallo Stato e non si pagano pedaggi.

Secondo la testimonianza resa dal dottor Paolo Sestito, Capo del servizio struttura economica della Banca d'Italia, nell'ambito dell'indagine conoscitiva di cui parlavamo poc'anzi in materia di concessioni autostradali presso la Commissione VIII della Camera, in data 11 giugno 2015, la forte crescita del volume dei ricavi negli anni passati è da attribuire anche alla dinamica delle tariffe unitarie, cresciute più della dinamica generale dei prezzi. La dinamica effettiva delle tariffe ha superato quella dell'inflazione e ha consentito livelli elevati di redditività dei concessionari. Cito il dottor Paolo Sestito, Capo del servizio struttura economica di Banca d'Italia.

A partire dalla delibera CIPE del 20 dicembre 1996 n. 312 (si era all'epoca del primo Governo Prodi), il meccanismo di revisione delle tariffe si è basato sul metodo del cosiddetto « *price cap* », che consentiva e consente un'indicizzazione piena dell'inflazione, mentre, così come ribadisce Banca d'Italia, le riduzioni dei costi conseguite dal singolo concessionario non comportano, invece, una speculare immediata riduzione della tariffa, che rimane dunque nella disponibilità del concessionario fino alla revisione del successivo piano finanziario con cadenza di cinque anni.

È stata prevista, inoltre, la possibilità di un ulteriore innalzamento della dinamica tariffaria a fronte dall'effettuazione di investimenti e di miglioramenti della qualità del servizio offerto. D'altra parte, così come evidenziato in sede di audizione del dottor Sestito, l'opacità delle informazioni relative ai piani economico-finanziari e alla dinamica degli investimenti effettivi non consente inoltre di verificare quanta parte della

dinamica tariffaria sia stata consentita dalla previsione di investimenti poi non realizzati. Si sono, cioè, aumentate le tariffe sulla base di investimenti, ma c'è opacità e non si sa effettivamente quali e se sono stati fatti, mentre, parole del dottor Sestito, « è stata disattesa da parte dei concessionari la previsione obbligatoria per i concessionari di accantonare gli introiti percepiti per investimenti inclusi nel piano economico-finanziario ma non ancora realizzati in un fondo rischi da destinarsi ai nuovi investimenti su disposizione del concedente ».

Possiamo quindi dire che non sono stati realizzati gli investimenti previsti dalle convenzioni nonostante gli aumenti tariffari.

Quanto all'attuazione del programma di investimenti, sul fronte degli investimenti autostradali i dati a disposizione evidenziano nel corso degli anni una progressiva riduzione di spesa, la quale è passata da un importo di 2 miliardi negli anni 2000 a 950 milioni del 2017, investimenti fatti dai concessionari.

La spesa progressiva per investimenti nel periodo regolatorio 2008-2017 ammonta a 16,5 miliardi circa e risulta inferiore rispetto alle previsioni riportate dai piani economico-finanziari nel medesimo periodo di riferimento, pari a 25,5 miliardi di euro, corrispondenti a una percentuale di attuazione del 64,87 per cento. Nel 2008 si investivano 2 miliardi complessivamente; nel 2017, 950 milioni. In questo lasso di tempo, gli investimenti previsti in capo ai concessionari erano di 25,5 miliardi, fatti 16,5 miliardi: manca a oggi il 35 per cento degli investimenti. Sono state aumentate le tariffe, non è stato fatto il 100 per cento, poco più della metà, degli investimenti fatti.

Questo dimostra ancora una volta l'esigenza di intervenire su un sistema malato che non ha giustificazione né corrispondenza negli altri Paesi europei.

Un ulteriore tema rilevante e oggetto in precedenza di segnalazioni in sede parlamentare è costituito dalla regolazione dei rapporti economici per le società concessionarie scadute e in attesa di perfezionamento dei nuovi affidamenti attraverso la procedura di gara. La direzione generale competente di questo ministero ha attivato

le procedure di gara per l'individuazione dei nuovi concessionari, che registrano dei rallentamenti per differenti motivazioni.

In considerazione dei prolungati tempi per il perfezionamento, è necessario regolare con appositi atti convenzionali il periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di trasferimento della stessa al nuovo concessionario. In conseguenza del mutato stato giuridico, conseguente alla scadenza del contratto di concessione, si rende necessario applicare un differente regime, che consideri il diverso profilo di rischio, e un ridotto livello di remunerazione.

Tale aspetto è oggetto di contenziosi amministrativi da parte di alcune società titolari di concessioni scadute con pronunce giudiziarie discordanti ed eterogenee.

A tal fine questo ministero ha già richiesto alle società titolari di concessioni scadute la predisposizione di un piano finanziario transitorio che tenga adeguatamente in considerazione la mutata condizione giuridica e la situazione dei contenziosi instaurati dalle società concessionarie.

So che l'intervento è stato molto lungo, ma capite, ovviamente, l'importanza: questo è un dato molto importante, anche in prospettiva futura.

Va anche rammentato che fortissimo è il contenzioso tra lo Stato e le società concessionarie. Il livello di conflittualità è alimentato dalle società concessionarie attraverso il sistemico ricorso in sede giudiziaria. Ricevono le concessioni, guadagnano moltissimo, aumentano le tariffe sulla base di investimenti, che poi fanno solo parzialmente. Nonostante ciò, c'è un enorme ricorso al contenzioso. Attualmente, sono pendenti addirittura 400 controversie, che vertono su tutti gli ambiti operativi regolati dai testi convenzionali.

Purtroppo, si rileva anche, e dobbiamo dirlo, ricorrente l'utilizzo strumentale della giustizia da parte delle società concessionarie. Mi rammarica tantissimo questo dato: nel solo 2017, nonostante le diminuzioni degli investimenti e nonostante l'aumento delle remunerazioni, sono stati notificati al

mio ministero 125 nuovi atti giudiziari relativi a contenziosi instaurati a istanza di società concessionarie e di terzi, per i quali sono stati redatti i relativi rapporti informativi utili alla difesa del ministero.

Una delle conseguenze principali - vi prego, se è possibile, di fare attenzione su questo passaggio - di questo ricorso strumentale alla giustizia è l'indebita proroga dei termini concessori, cioè in tanti casi i ricorsi giudiziari servono per allungare i tempi e prorogare indebitamente le concessioni, in assenza di accordo sui contenuti dei nuovi piani economico-finanziari delle concessionarie.

Risulta, quindi, necessario - è ovvio - ristabilire un rapporto fisiologico tra concedente e concessionario, anche attraverso l'adozione di misure punitive nei confronti delle società nel caso di ricorsi manifestamente strumentali. In questa logica, risulta altrettanto fondamentale prevedere che eventuali sanzioni e penali a carico delle società non siano poi dalle stesse traslate sull'utenza.

Torno sulla pubblicazione degli atti concessori. L'abbiamo detto all'inizio, ma facciamo un ultimo brevissimo passaggio. In data 24 agosto ho inviato una specifica indicazione alla struttura interna del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di rendere interamente pubblici tutti i contratti in essere con i concessionari autostradali, comprensivi dei relativi allegati, collocandone i contenuti sul sito *web* del ministero.

Questo ha comportato già in data odierna la pubblicazione da parte di Autostrade per l'Italia di tutta la documentazione relativa alla concessione, atti che sono rimasti segreti per oltre vent'anni e che non lo saranno più nelle prossime ore nemmeno per tutti gli altri concessionari. Solo in tal modo potrà essere resa realmente trasparente l'azione amministrativa e si potrà evitare ogni forma di opacità, che in qualunque modo possa indebitamente avvantaggiare i concessionari o altri a discapito dello Stato, cioè dei cittadini.

Mi accingo alle conclusioni. La sciagura di Genova ci impone di adottare nuove misure rispetto al passato. Dobbiamo alle-

stire una banca dati a livello centrale, che possa acquisire tutte le informazioni riguardanti lo stato e la manutenzione di tutte le nostre infrastrutture. Per ogni infrastruttura dovremmo avere certezza dell'intervento di manutenzione da ultimo adottato e di quelli programmati. Dovremo essere in condizione di poter operare tempestivamente nella segnalazione degli interventi di riammodernamento del nostro patrimonio infrastrutturale, graduandoli secondo un preciso ordine gerarchico di importanza e di urgenza.

Disporrò il potenziamento del servizio ispettivo che opera presso il ministero, valutando anche il ripristino di quell'Agenzia che avrebbe avuto una maggiore autonomia e che i Governi precedenti non hanno voluto istituire, in modo da assicurare una rigorosa e puntuale vigilanza sull'operato dei concessionari e sul rispetto dei vincoli che la legge e le convenzioni pongono a loro carico.

A partire da settembre convocherò tutti i concessionari delle infrastrutture, chiedendo un programma dettagliato degli interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione, con specifica quantificazione delle risorse destinate a realizzare un programma di riammodernamento delle infrastrutture. A esso dovranno essere corrisposte risorse adeguate agli utili che esse ricavano dalla gestione.

Questo Governo farà di tutto per rivedere integralmente il sistema delle concessioni e degli obblighi convenzionali, valutando di volta in volta se l'interesse pubblico sia meglio tutelato da forme di nazionalizzazione oppure dalla rinegoziazione dei contratti in essere, in modo che siano meno sbilanciati a favore dei concessionari privati.

Come ha sostenuto il premier Conte, la tutela dei cittadini è la nostra massima priorità e ricorreremo a tutti gli strumenti giuridici che l'ordinamento ci pone a disposizione per difendere la tutela degli interessi dei cittadini.

Vogliamo che Genova torni alla sua quotidianità e vogliamo anche giustizia. Il Governo sente in modo profondo l'importanza di questa missione e andrà avanti compatto

finché i diritti dei cittadini non torneranno a essere anteposti agli interessi dei privati, come è d'obbligo per ogni Governo che voglia tenere fede al mandato politico ricevuto per il tramite del Parlamento dal popolo sovrano.

La ringrazio, presidente, e grazie a tutti i colleghi per avermi ascoltato in questa mia lunga relazione.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. (*Applausi*)

Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

EMANUELE DESSÌ. Grazie, presidente. Grazie, Ministro. Grazie, colleghi senatori e onorevoli deputati presenti e coloro che ci stanno ascoltando in via diversa.

Lei, Ministro, ha fatto un richiamo, all'inizio, alla solidarietà e alla coesione, a quella solidarietà e a quella coesione che noi tutti oggi in quest'aula, anche da schieramenti diversi, anche da partiti ed esperienze personali diverse, dobbiamo in qualche modo dimostrare.

Io parlerei anche di responsabilità. C'è da fare un grandissimo discorso sulla responsabilità, soprattutto quando parliamo di Stato, soprattutto quando ci poniamo come cittadini prima, come lavoratori, come facenti parte di famiglie, a parlare di quello che è successo il 14 agosto.

Io voglio, anche se lo ha fatto lei, lo faranno tutti gli altri, è stato fatto tantissime volte in questi giorni, portare tutta la mia solidarietà alle famiglie delle 43 vittime, agli sfollati, a chi ha perso tutto, a chi quel giorno ha visto finire in qualche modo un sogno. Mi vengono in mente le tante storie che i giornali e i *media* ci hanno raccontato a fronte di questa tragedia, le storie dei bambini rimasti schiacciati. Ricordo nitidamente la storia della bambina con il suo orsacchiotto mentre andava in vacanza o del suo coetaneo con il pallone da calcio mentre andava in vacanza in Sardegna con i genitori, ma anche la storia della mamma, che per giorni ha sostato vicino a quelle macerie finché non le fossero restituite le spoglie del figlio deceduto mentre lavorava sotto il ponte.

In questo momento, la responsabilità ce la stiamo prendendo, ce la stiamo prendendo come Movimento 5 Stelle, lo abbiamo fatto fin dal primo istante. Lo ha fatto il Ministro con parole, gesti e azioni, che sono sembrati anche alla stragrande maggioranza del mondo politico molto duri. Lo ha fatto il Presidente del Consiglio Conte a nome di tutto il Governo.

Anche il Movimento 5 Stelle in questo momento come forza di Governo e di maggioranza relativa del Paese è pronto a prendersi quelle responsabilità, che servono all'Italia per diventare un Paese migliore e moderno in nome di quel cambiamento che tutti noi auspichiamo, ma io vorrei brevemente rifare la storia. Un po' per l'età, un po' per l'esperienza, come dicevo, che tutti noi abbiamo fatto, la storia di quest'autostrada e di queste concessioni ha in parte abbracciato gli ultimi anni della nostra storia, della storia politica italiana. È stato un vero cambio di passo che ha fatto lo Stato italiano nel modo di condurre la cosa pubblica rispetto agli anni Sessanta, agli anni Settanta, agli anni Ottanta. Che cosa è successo con queste autostrade?

In dieci anni, il popolo italiano, i cittadini italiani, con tutti i loro sacrifici, con le loro tasse, con le loro spese, con le loro capacità, con le loro competenze, hanno contribuito a costruire quella che è forse la più grande opera infrastrutturale italiana del precedente secolo, una rete autostradale complessa, che ha unito i paesi del sud con i paesi del nord, grandi città, piccole città, realtà industriali, realtà artigianali. Ha collegato da est a ovest città e ha sostituito strade provinciali e statali che fino a poco tempo prima ingolfavano la possibilità di crescere del nostro Paese.

Si tratta di sforzi fatti da tutti noi, sforzi fatti da due generazioni di italiani, i nostri padri, i nostri nonni, con le loro tasse e il loro lavoro. È un po' come quando oggi una famiglia che ha la possibilità può comprare una piccola casa, fa un mutuo (decennale, ventennale), ci mette dei sacrifici, un po' di risparmi, con la speranza che alla fine dei dieci, dei venti anni di mutuo questa casa possa dare un piccolo reddito ai propri familiari, ai propri figli, oppure dei servizi

a questi ragazzi, la possibilità di andare a vivere da soli.

Ecco, immaginiamo un attimo che questa famiglia, che ha pagato l'ultimo rateo del mutuo per la casa che con tanti sacrifici si è costruita, la regali al primo che passa. Questo è quello che è successo con le autostrade italiane.

Per venti anni, dieci anni di costruzione, la progettazione, il completamento, le opere di sicurezza, abbiamo pagato per comprarci le nostre autostrade, per costruire le nostre autostrade, e poi le abbiamo regalate al primo che passa. Ora, si chiami Benetton, si chiami come qualunque altro imprenditore, io non lo chiamo imprenditore, perché non è imprenditore. L'imprenditore italiano, quello che ha costruito le ricchezze dell'Italia, che insieme alle infrastrutture hanno fatto crescere questo Paese, è l'imprenditore che ha creato qualcosa dal nulla, è l'imprenditore che ha messo il suo sacrificio, i suoi soldi, i suoi risparmi, il suo *know how*, le sue capacità, le sue competenze, sue e della sua famiglia, al servizio di un'idea.

Chi ha preso Società Autostrade in concessione non ha comprato i terreni da Napoli a Milano e ci ha costruito sopra le autostrade. Se le è trovate già belle e fatte. È questo che dobbiamo rimarcare. Per quale motivo lo Stato, quello Stato che era stato capace di costruire queste infrastrutture, di renderle delle vere e proprie opere d'arte dal punto di vista ingegneristico e architettonico, di punto in bianco ha deciso di abdicare al suo ruolo, ha deciso di smettere di essere lo Stato di tutti, di creare la ricchezza di tutti, di dare la sicurezza a tutti e di regalare il suo patrimonio a un estraneo e, quindi, di creare in quel momento un qualcosa per cui le ricchezze di tanti sono andate a beneficio di pochissimi?

È in quel momento che lo Stato ha smesso di svolgere la sua funzione ed è questa funzione che lo Stato deve riprendere. È per questo che oggi le chiedo, Ministro, così come lo chiedo al Governo e lo chiedo a tutti i colleghi qui presenti, di prendere in seria considerazione di rinalizzare le autostrade italiane e di ri-

nazionalizzare tutti quegli *asset* strategici che nel corso degli anni gli italiani con i loro sacrifici hanno costruito e le cui ricchezze non è giusto che vengano usufruite da altre persone.

Io capisco che quando si parla di responsabilità ci siano anche tante forze politiche... Non lo dico in maniera polemica. Mi deve credere, presidente, e mi devono credere i colleghi. È un fatto evidente che, nel momento in cui si cadenzava questa storia dal 1999 ai giorni nostri, la responsabilità almeno politica, perché di quella penale se ne occuperanno i tribunali... A questo proposito chiedo a lei e al Governo che, in qualsiasi processo venga istituito, lo Stato si ponga come parte civile. Tuttavia, la responsabilità politica — ripeto — senza nessuna polemica, è chiaro che viene da chi ha governato fino a oggi e, quindi, in particolar modo dai partiti, Forza Italia e Partito democratico, che talvolta da soli e talvolta insieme hanno governato questo Paese negli ultimi venti anni.

Hanno governato facendo delle scelte che era nella loro condizione fare. Giustamente governavano e quindi io voglio anche evitare quelle polemiche che non chiedo a loro e che non voglio fare neanche io. Hanno fatto delle scelte che io adesso ritengo sbagliate. Loro le hanno ritenute utili. Quelle scelte hanno portato, per esempio, a evitare di investire sulla manutenzione e sulla sicurezza e a investire su alcune grandi opere che io ritengo inutili.

PRESIDENTE. Può concludere? Grazie.

EMANUELE DESSÌ. Sì, un minuto e concludo.

PRESIDENTE. No, siamo già oltre. Mi scusi.

EMANUELE DESSÌ. Allora concludo. Mi dispiace per il tempo. Una sola cosa chiedo a lei, Ministro, e chiedo a tutti i colleghi: che queste 43 vittime, questa immane tragedia, non siano alla fine un qualcosa che rimane inutile, che non ci insegni nulla. Ci deve insegnare che lo Stato deve

tornare ad essere lo Stato e gli imprenditori devono tornare a essere imprenditori.

ELENA LUCCHINI. Ringrazio innanzitutto il Ministro per essere presente qui oggi in Commissione per relazionare sul fatto gravissimo accaduto a Genova il 14 agosto, un fatto che purtroppo ha segnato in senso negativo la storia del nostro Paese, perché si tratta di una tragedia che ha colpito non solo Genova e la Liguria, ma ha colpito l'Italia intera. Io credo che abbia colpito anche il resto del mondo, tant'è vero che la notizia è stata divulgata e pubblicata immediatamente come notizia principale in prima pagina dalla maggior parte dei notiziari, dalla maggior parte delle testate giornalistiche straniere.

Questa è una tragedia che non dimenticheremo mai, perché ha sconvolto tutti quanti, perché ha lasciato in noi una grande amarezza, perché innanzitutto è successo tutto in maniera inaspettata, perché poteva e doveva essere evitata, perché non è possibile che nel 2018 in un Paese come l'Italia crolli un ponte e delle persone perdano la vita sotto quel ponte. Peraltro, non era un ponte qualsiasi, ma era una via principale di collegamento con la città di Genova, con il porto di Genova, uno dei porti più importanti d'Italia, un viadotto che tra l'altro era percorso ogni giorno da migliaia di auto, da migliaia di TIR e, quindi, sul quale in teoria doveva essere posta una particolare attenzione, un particolare controllo, doveva essere esserci una lente di ingrandimento, cosa che invece non è stata.

Mi chiedo come mai, né da parte di chi gestiva le autostrade e tanto meno da parte di chi faceva la manutenzione, nessuno si sia accorto, nessuno si sia reso conto dello stato di deterioramento di quel ponte.

Eppure sono pervenute diverse segnalazioni. Eppure è stata presentata anche un'interrogazione parlamentare circa due anni fa, nel 2016, nella quale era stato evidenziato anche un potenziale problema per la viabilità e un potenziale pericolo di sicurezza proprio per il ponte stesso. Eppure tutte queste segnalazioni non sono state evidentemente prese in considerazione, vuoi per negligenza, vuoi per superficialità.

Negligenza o superficialità, il ponte Morandi è crollato il 14 agosto, 43 persone hanno perso la vita, circa 600 persone sono sfollate, hanno perso la loro abitazione. Nessuno potrà più restituire la vita a queste persone e nessuno potrà più ridarle ai propri cari.

Ora è importante anche per loro che nel più breve tempo possibile sia fatta chiarezza, sia fatta luce sulle cause e sulle responsabilità di quanto accaduto, più che altro perché è importante che chi è responsabile, chi ha sbagliato, paghi, e paghi severamente per quanto accaduto, per questa tragedia, affinché venga fatta giustizia per le 43 vittime, per le loro famiglie, affinché certe tragedie non avvengano mai più nel nostro Paese.

Tra l'altro, faccio presente che proprio in questa Commissione un mese o un mese e mezzo fa avevo presentato un'interrogazione a lei, Ministro, proprio evidenziando alcune situazioni di criticità presenti nella provincia di Pavia, dalla quale provengo, in relazione a un ponte in particolare. Lei si ricorderà bene.

Io ritengo che sia importante rendere note certe situazioni, e infatti mi fa piacere che il Governo si sia mobilitato fin da subito, chiedendo a tutti gli enti provinciali di fare un censimento, di fare una valutazione sulle condizioni di tutti i ponti, di tutte le infrastrutture presenti in ogni territorio provinciale e su scala nazionale.

Per le tempistiche mi pare abbia stabilito come data il 1° settembre, quindi un tempo particolarmente ravvicinato. Sicuramente si tratta di una missione ardua, ma necessaria, estremamente importante. Se ci sono delle situazioni di pericolo e di criticità, è importante intervenire quanto prima affinché non avvengano mai più situazioni e tragedie come quella di Genova.

Ritengo che il Governo abbia dato anche un altro segnale importante, un segnale forte di vicinanza ai cittadini italiani e che abbia fatto ben comprendere di non agire nell'interesse delle solite *lobby* di potere.

Da ultimo, vorrei concludere facendo un ringraziamento particolare a tutti coloro che hanno dato un contributo straordinario, coloro che hanno dato un aiuto subito

dopo il crollo del ponte Morandi e anche nei giorni seguenti. Faccio chiaramente riferimento alla Protezione civile, alle Forze dell'ordine, alle unità cinofile e ai Vigili del fuoco, che hanno messo a repentaglio la loro stessa vita per salvare la vita degli altri. Grazie.

CHIARA BRAGA. Ministro, noi riteniamo che la sua audizione sia stata un'occasione mancata. Ci ha illustrato una relazione molto articolata, molto lunga, ma nell'apertura del suo intervento ha detto che avrebbe voluto dedicare il suo primo pensiero e tutta l'attenzione del Governo a Genova. Peccato che nel suo intervento abbiamo ascoltato una ricostruzione del passato e pochissimo sguardo sul futuro, mentre quello per noi è la visione principale alla quale richiamiamo a responsabilità il suo Governo.

Oggi, siamo in presenza di una città, di un territorio, di una parte d'Italia che ha subito un danno inestimabile, non solo per le persone che hanno perso la vita, al cordoglio per le quali ci uniamo e chiediamo che il Governo dia immediatamente un segnale di attenzione anche nei confronti dei familiari delle vittime. Siamo di fronte a un territorio che per il danno che ha subito rischia di vivere una situazione di grande difficoltà.

Le famiglie che hanno perso la casa non possono essere soddisfatte solo con la soluzione di un alloggio, che ci auguriamo possa essere assegnato al più presto. Ci sono degli adempimenti di carattere fiscale e tributario su cui non ha speso una parola e non sappiamo come il Governo intenda far fronte agli obblighi fiscali. Servono normative di Governo. Lo sa, questo, Ministro, immagino. Lo sa anche il suo Governo. Ci sono imprese che rischiano di chiudere o di subire un tracollo occupazionale. Non ci ha detto una parola su come intendete sostenere l'economia di quei territori.

Noi abbiamo già avanzato la nostra proposta a sostegno delle attività portuali chiedendo di estendere la misura che nel decreto Mezzogiorno è stata prevista per i porti del Sud, individuando nuove risorse per l'area portuale di Genova. C'è una necessità immediata di dare delle risposte

chiare e inequivocabili sul ripristino delle condizioni minime di viabilità e di agibilità di quella città e di quel territorio.

È possibile che lei, Ministro, non ci abbia detto una cosa? Glielo domando chiedendole una risposta. Lei qui è accompagnato dai suoi componenti e supporti — immagino — del ministero. Come intendete risolvere il problema della realizzazione del ponte che è crollato? C'è una necessità di chiarezza su chi realizzerà quell'intervento, su come vi posizionate rispetto alle richieste molto precise che sono state poste dai rappresentanti di quel territorio, dal sindaco di Genova, dal presidente della regione, che è anche commissario straordinario, sui tempi della realizzazione e anche sulla destinazione delle risorse necessarie per realizzare quell'intervento.

Inoltre, le chiediamo, signor Ministro, qual è la parola del Governo e non di una parte della sua maggioranza — avete questa tendenza all'amnesia di avere un partner di governo che è stato al Governo lungamente in questo Paese negli anni passati — in merito alla realizzazione di nuove infrastrutture previste per quell'area e in particolare sulla Gronda.

Lei ci ha raccontato nei giorni immediatamente successivi a quella vicenda che i Governi precedenti avevano prolungato la concessione autostradale. Qui oggi finalmente è stato costretto a dire che quella concessione scade nel 2038 e non ci ha detto oggi nessuna parola sulla volontà di realizzare un'infrastruttura fondamentale per Genova e per quella parte di territorio che è la Gronda. Io le chiedo formalmente che lei ci dica nella risposta al mio intervento che cosa intendete fare e qual è la soluzione infrastrutturale che intendete dare a quel territorio.

Noi non la seguiremo sul terreno della propaganda che lei non ha mancato di applicare purtroppo anche qui, però le chiediamo di chiarire alcune affermazioni particolarmente gravi che ha fatto in questa sede. Lei ha parlato di fortissime pressioni interne ed esterne in senso contrario alla pubblicazione degli atti e delle convenzioni sulle concessioni autostradali. Ci dica, per favore, da chi ha ricevuto queste pres-

sioni. Lo dica al Parlamento, che è la sede istituzionale a cui un Ministro della Repubblica è chiamato a rispondere, non attraverso i *tweet* o i *post* che ci ha sottoposto in queste giornate.

Inoltre, Ministro, lei ha preso possesso del dicastero che rappresenta da alcuni mesi. Abbiamo avuto l'onore e il piacere di averla solo una volta in audizione nella nostra Commissione, lo scorso primo agosto. In quella sede lei non ha citato una sola volta nella sua relazione il tema delle concessioni autostradali. Ci ha detto che la Gronda era un'opera da non fare, ma non ci ha detto assolutamente nulla rispetto al tema delle concessioni autostradali. Siccome oggi ci ha sciorinato una serie di problematiche e di questioni di enorme gravità che la portano a dichiarare di voler rivedere integralmente il sistema delle concessioni autostradali, io le chiedo cortesemente di rispondere ad alcune domande puntuali.

Nel momento del suo insediamento, quali informazioni ha acquisito dalla direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali rispetto alle proposte di programmazione, da formulare poi alla competente direzione del suo ministero, riguardo al miglioramento e all'adeguamento delle autostrade in concessione, in particolare sull'autostrada A10?

Quali sono i progetti di messa in sicurezza dei ponti, dei viadotti e delle gallerie che giacciono presso il ministero, trasmessi dalle società concessionarie. Lei ha ricevuto comunicazioni dalla direzione generale rispetto a queste opere? Se sì, a quali opere si riferiscono?

Infine, Ministro, io intendo sottoporle un'ultima questione. Ha parlato di revisione del tema dell'affidamento delle concessioni, non ha parlato qui di revoca, come invece ha fatto in molte occasioni sulla stampa pubblica, come ha fatto anche questa mattina il vicepresidente del Consiglio. Le voglio ricordare che lei ha citato alcune norme sbagliate che sono state fatte e sicuramente può chiederne conto a suoi partner di governo, che hanno votato nel 2008 quella norma di approvazione per legge togliendo ogni parere da parte delle

Commissioni parlamentari e degli organismi di vigilanza, compreso il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS). Le voglio ricordare che per la prima volta questo Paese ha un sistema di regolazione delle concessioni autostradali che è contenuto nel nuovo Codice degli appalti, quello che voi avete dichiarato più volte di volere rivedere e cambiare.

Le chiedo se anche questo tema della revisione delle concessioni autostradali entra nella parte di revisione che avete voluto affidare e soprattutto le chiedo come intende gestire quest'aspetto nel quadro normativo relativo alla direttiva comunitaria che il codice degli appalti ha recepito. Le chiedo cortesemente una risposta puntuale a questi miei quesiti. Grazie.

SANDRO MARIO BIASOTTI. Intanto, mi permetta un ringraziamento a tutti i colleghi, che veramente non avevo mai visto in tanti anni di Parlamento così numerosi. Questo è un ringraziamento da parte della mia città.

Signor Ministro, lei ha spiegato lungamente la storia delle concessioni, delle regolamentazioni. Io mi permetto in pochi minuti di cercare di far capire come siamo noi genovesi.

Siamo un popolo rude, certamente, come la nostra terra, schiacciata tra il mare e la montagna. Siamo un popolo tenace. Ci siamo sollevati da decine e decine di eventi catastrofici, gli ultimi quelli delle alluvioni. Ci siamo sollevati quasi da soli. Ci siamo sollevati da invasioni, da saccheggi. Lascio perdere le vicende storiche, ma ricordo anche le ultime, di fine Settecento, dai francesi, dagli austriaci, che ci hanno regalato ai Savoia, che hanno mandato i bersaglieri a mitragliarci e ci hanno annessi d'imperio, senza referendum, unico Stato o regione annesso d'imperio, ma siamo stati leali ai giuramenti e abbiamo aiutato sempre e comunque i Savoia nonostante questo.

Siamo un popolo generoso, non avaro, generoso con tutti e con tante persone, e accogliente. Abbiamo accolto razze diverse da migliaia di anni, culture diverse, religioni diverse. Lei ne ha visto l'esempio

lampante ai funerali di Stato, dove abbiamo fatto parlare il nostro vescovo e l'imam, imam che ha preso più applausi del vescovo.

Siamo un popolo generoso, come le dicevo prima, ma non ce la facciamo stavolta a risollevarci da soli, non ce la facciamo più. Abbiamo bisogno di aiuto.

I genovesi sono stati generosi con la politica. Mai a un funerale di Stato hanno applaudito i membri del Governo, e vi hanno applaudito e vi hanno accolto con dignità. Le famiglie delle vittime non si sono lasciate andare, com'è comprensibile, a scene strazianti, ma hanno avuto una dignità superba, come la nostra città.

Ora, io mi auguro che non li deludiate. Lei, signor Ministro, mi ha profondamente deluso. Lei ha fatto propaganda. Non ha detto una parola, come ha detto la mia collega, su cosa intende fare per la mia città, per le famiglie delle vittime, per gli imprenditori, per i cittadini, per Genova, per il suo porto, niente! Non ci ha detto se rifà il ponte, non ci ha detto che cosa dà di aiuto alle aziende, non ci ha detto se fa un piano straordinario, una legge per Genova, non ci ha detto se dà autonomia finanziaria ai porti. Di queste cose noi genovesi abbiamo bisogno, non di polemiche. Le polemiche e le denunce le faranno i magistrati.

La invito a prendere un treno per Milano, ma soprattutto ad andare in macchina nella nostra autostrada, da Genova o da Recco a Voltri. Lei entra nelle case, è un'autostrada, non una Gronda, ha due corsie, senza carreggiata di soccorso. E lei pensa di adeguare l'esistente, come ha detto, e non di realizzare nuove tratte? Come si fa a non fare una tratta nuova? Ce lo dica se la fa, la Gronda. Lo ha detto bene la collega. Ci dica se fa il terzo valico. Lo vuole aiutare, il porto di Genova, il porto italiano, non solo il porto di Genova?

Noi abbiamo dato tanto come città. Abbiamo tolto le spiagge per fare i due porti. Abbiamo dato il porto petroli, abbiamo dato servitù, sacrifici. Vorremmo essere trattati con dignità, come è il popolo che io rappresento. Lei oggi non ha detto una parola. Spero che la dica nella replica.

Io le chiedo solo questo: faccia una legge straordinaria per Genova, dia l'autonomia finanziaria ai porti. I porti genovesi danno 6 miliardi di accise all'anno allo Stato. Lo Stato restituisce briciole, peggio delle autostrade, peggio. Chiedo scusa, mi sono lasciato andare, ma sono troppo arrabbiato per questa sua relazione. L'avrei voluta ringraziare. Ero dietro di lei al funerale. Ho apprezzato la presenza del Governo. Il Governo è stato presente. Grazie. Subito. E avete fatto il Consiglio dei ministri e ci avete dato quello che abbiamo chiesto. Oggi, però, lei non può fare - mi scusi - una relazione del genere. Abbia pazienza. Grazie.

TOMMASO FOTI. Signor Ministro, a nome del Gruppo di Fratelli d'Italia, ovviamente mi associo alle espressioni di cordoglio nei confronti delle vittime. È una vicenda che merita alcune riflessioni, ma soprattutto bisogna togliere alcune reticenze.

Vede, signor Ministro, lei oggi ci ha detto tante cose sulle concessioni autostradali. Non abbiamo sentito una parola il primo di agosto quando lei è venuto in audizione su questo tema alla Commissione Ambiente della Camera dei deputati. Aggiungo una cosa: quando ha parlato di Governo del cambiamento, ha fatto alcuni riferimenti che a me preoccupano. Davvero basta una diffida di una società perché il Governo non pubblici dei contratti di cui il Governo è parte, non è estraneo? Davvero basta una diffida o ci vuole un ponte che cade e solo il 24 agosto lei si rende conto di dover pubblicare o di dover chiedere al suo ministero di pubblicare le concessioni autostradali? Quella è una cosa che avrebbe potuto decidere in piena autonomia il primo giorno che si è insediato.

Sempre in tema di cambiamento e di concessioni autostradali, dopo che è successa questa vicenda io non ho sentito una parola di giustificazione sulla composizione di quella commissione d'inchiesta ministeriale, che ha trovato un numero adeguato di persone in conflitto di interessi. Vede, probabilmente un po' più di attenzione ci vorrebbe anche da parte sua, perché non basta sparare le sentenze in tele-

visione, bisogna poi andare nei casi concreti.

Fratelli d'Italia lo dice apertamente: noi vogliamo le reti di proprietà dello Stato, non solo quelle autostradali, tutte le reti infrastrutturali che sono strategiche per questo nostro Paese. Diciamo anche un'altra cosa: se vi sono delle concessioni capestro, si cerca di intervenire, ma non facendo delle riflessioni e sposando delle argomentazioni tutte al contrario. Lei ci parla dei piani di investimento. Abbiamo tutti le tabelle, perché, sapendo fare i deputati, sappiamo leggere le relazioni. È vero che sono stati investiti solo 15 miliardi di euro dei 21,7 previsti, ma se lo va a dire ad Autostrade per l'Italia si sente dire che Autostrade per l'Italia è al 98,1 per cento di quegli investimenti. Non è un'argomentazione né giuridica né politica da sostenere.

Io penso che, invece, l'argomentazione politica e giuridica è di dire se un interesse nazionale si coniuga con concessioni che evidentemente sono andate fuori di mano, anche rispetto a quello che lei ci ha riferito. Mi riferisco al problema dei prezzi e al problema dei pedaggi autostradali. Li abbiamo alla carta, ogni autostrada ha il suo, ma si possono riportare a un *unicum*.

Inoltre, signor Ministro, in termini di trasparenza, come mai non ha fatto alcun riferimento alla gestione *in house* e alla concessione *in house* di appalti da parte delle società autostradali? Ovviamente mi riferisco a quelle private, perché quelle pubbliche sono obbligate all'appalto. Se volete far piazza pulita, quel 40 per cento dovete ridurlo al 20, dovete azzerarlo, ma è questa la sede per dirselo, non altre, non i giornali, non le interviste televisive, non la propaganda, i fatti.

Allora, vede, proprio sotto questo profilo, noi ci aspettiamo e ci aspettavamo qualcosa di significativo da parte del Governo su Autostrade e soprattutto da parte del Governo su Genova. Invece, queste valutazioni sono mancate del tutto. Lo dicevano già i colleghi che mi hanno preceduto.

La vicenda della Gronda di Ponente lei sa che è in atti ufficiali del ministero, lei sa che è anche nel Documento di economia e finanza del 2018. Vogliamo capire se questa

nave finalmente esce dalla bottiglia e questa Gronda la volete fare o meno o ci risponde, come ha anticipato in Commissione, come peraltro per quasi tutte le altre nuove opere autostradali e non « dobbiamo fare le valutazioni dei benefici »? Intanto che voi fate le valutazioni dei benefici ci sono delle situazioni che non sono più tollerabili.

Mi chiedo anche, e le chiedo, signor Ministro: lei non crede che sarebbe anche giusto, invece, iniziare a pensare a una concessione autostradale che abbia dei parametri di riferimento ben validi? Lei ci ha parlato molto degli utili, ma non ci ha parlato di un solo intervento che intende fare per limitare quegli utili o per far sì che oltre un certo limite quegli utili debbano essere ancora investiti sempre da parte dei concessionari. Mi pare, la sua, un'audizione di facciata, ma non di sostanza.

RICCARDO NENCINI. Signor Ministro, parlo anch'io con il cuore pesante, però la mia educazione e l'educazione di chi fa politica della mia generazione è quella di ritenere costantemente la politica un fatto pubblico, pubblico secondo un ordine di priorità. C'è la priorità che si deve alle istituzioni e c'è la priorità che si deve a un ordine esterno, dove i fattori gerarchici vanno tenuti ben presenti, e il fattore esterno è ciò che si può esprimere con la stampa.

Il 31 luglio lei è venuto in Commissione 8^a del Senato, ha tenuto un'ottima relazione su ciò che il Governo avrebbe fatto nei prossimi anni, ha parlato addirittura di un Governo di legislatura, e io sono felice naturalmente che lei la pensi così, però, così come hanno citato i miei colleghi della Camera, non ha speso una parola una non solo in tema di concessioni autostradali, lei non ha speso una parola in tema di autostrade. E il 31 luglio è un tempo così prossimo al 14 agosto che mi risulta incomprendibile avere di fronte lo stesso Ministro che tiene a due settimane di distanza due posizioni decisamente molto diverse.

Alle Commissioni riunite quest'oggi ha portato dei dati. Non dubito che siano dati assolutamente fondati, però ha fatto anche delle omissioni. La prima omissione riguarda la natura delle manutenzioni. La

prima omissione è legata al fatto che tra il 2015 e il 2016 - verifichi, ma si fidi dei dati che le fornisco - i controlli in vigilanza sono decisamente aumentati, e di molto, rispetto all'anno precedente, al 2014.

Se va a vedere i fondi messi a disposizione dai vecchi Governi della scorsa legislatura circa le manutenzioni per ANAS, Ferrovie e altro, cioè il pacchetto rilevante di interventi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, lei si accorgerà che sono aumentati di una misura che non è una misura di inflazione, ma una misura che sta tra il 30 e il 35 per cento di investimento rispetto non al Governo precedente, ma rispetto ai Governi precedenti.

Io sono doppiamente felice se la data che è stata anticipata dal presidente della Commissione che ha aperto i lavori di questa « bicameralina » verranno rispettati. Ha parlato del 13 settembre come data in cui la Commissione d'inchiesta presenterà il suo primo referto: ottimo, un lavoro rapido, spero assolutamente fondato. Lì vedremo dove stanno le responsabilità accanto al lavoro che sta facendo, naturalmente, la magistratura.

Ci sono, però, cinque questioni, e prego il presidente di richiamarmi se supererò il tempo che mi ha assegnato, che rapidamente devo sottoporle, pregandola, signor Ministro, di essere un po' meno reticente di quanto lo è stato il 31 luglio in Commissione. La reticenza non si lega a domande così particolari da avere necessità di confrontarsi con i direttori generali. La reticenza si lega a una mancanza di visione o, diversamente, a una visione che si modifica quotidianamente circa i grandi progetti strategici di un grande ministero come quello che lei ha la ventura positiva - lo dico senza nessuna forma di ironia - di ricoprire.

Primo punto: la secretazione. Non è vero che i dati sono stati pubblicati da lei. I dati relativi alle convenzioni erano già stati pubblicati dal precedente Ministro del precedente Governo. Rimanevano alcuni dati legati a protocolli di natura finanziaria. Lo dico in maniera eccessivamente grezza e me ne scuso.

Le chiedo: il parere che a suo tempo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richiese al Dipartimento Funzione pubblica di Palazzo Chigi è arrivato? La domanda ha un senso, anche se Autostrade, come lei ci ha detto, ha pubblicato interamente sia la convenzione che gli allegati. La domanda resta, perché fu posto il problema dal vecchio Governo, ma voi state nell'Esecutivo che governa l'Italia ormai da qualche mese.

Secondo: qual è la strategia del Governo? Io ho davanti a me una sua intervista del 20 agosto dove si parla di nazionalizzazione. Oggi lei ha parlato in termini diversi, non ha parlato di revoca, non ha parlato di caducazione, cioè di ipotesi di lavoro che all'interno della convenzione con Autostrade sono previste, quindi noi ci lasciamo, se lei non sarà più chiaro, anzi esplicito e cristallino nelle sue conclusioni, con questo dubbio su quale debba essere la strategia del Governo.

Terzo: la Gronda. Non spiegherò, citerò soltanto i titoli del capitolo. La Gronda il 31 luglio non rientrava tra le priorità, oggi non sappiamo che cosa accadrà.

Quarto: chi costruisce il ponte? Leggiamo che il vicepresidente del Consiglio sostiene che debba essere finanziato dal privato, ma costruito dal pubblico. Chiedo se il vicepresidente del Consiglio — e lo sarà — sia a conoscenza di ciò che prevedono le leggi italiane e in modo particolare anche il nuovo Codice degli appalti.

L'ultima questione — ho concluso e mi scuso di aver sfiorato il mio tempo — concerne un piano per Genova che riguardi le vittime e le loro famiglie, gli sfollati o gli sfollati dal luogo in cui si trovano a risiedere e un piano per l'economia della città.

ROSSELLA MURONI. Grazie, Ministro. Anche noi di Liberi e uguali siamo piuttosto perplessi dalla mancanza di alcune risposte concrete. Ci aspettavamo un'idea più concreta e più precisa di quello che sarebbe stato il futuro, in particolare dei genovesi, nei prossimi mesi. Noi chiediamo con forza — ci uniamo a chi l'ha già fatto — una legge speciale per questa città, che sicuramente dia risposta agli sfollati attuali — ma se il ponte dovrà essere abbattuto

ancora in parte ce ne saranno degli altri — che sostenga il lavoro delle aziende, che dia risposte ai problemi che sta avendo il porto e poi un grande progetto che riguardi la mobilità sia per i cittadini sia per le merci.

Io credo che quello che manca in generale sia proprio un progetto complessivo di come si intende dare risposte ai genovesi e alla città. In queste settimane le dichiarazioni, a partire dall'ultima su chi ricostruirà il ponte, non hanno aiutato né la chiarezza né a guardare con attenzione e con dovuta coerenza alle proposte che vengono fatte.

Credo che quello che noi possiamo fare nel ricordare le 43 vittime e nello stare vicino alle famiglie sia abbassare il tono della polemica e concentrarci in maniera trasversale, congiunta, a prescindere dalle appartenenze partitiche, sui risultati che noi vogliamo dare a questo Paese. Infatti, è vero che quello di Genova è un dramma cittadino, locale, territoriale e che le risposte vanno date nel concreto, ma, guardate, non è solo il ponte ad essere crollato; è stata messa in discussione anche la credibilità dello Stato, innanzitutto sul fronte della sicurezza dei cittadini. È stata un'estate molto difficile, in cui probabilmente le cittadine e i cittadini italiani si sono sentiti molto meno sicuri nel viaggiare. Questa rottura della sicurezza che lo Stato garantisce ai cittadini è una delle rotture più pericolose che si possano avere, e ad essa va guardato con grande senso di responsabilità, abbassando i toni della polemica e provando a dire delle cose anche di responsabilità, ma soprattutto vere.

Mi unisco alla richiesta della collega Braga, che le chiedeva spiegazioni sulle presunte pressioni che ha ricevuto in queste settimane dalle società coinvolte, perché credo che questo sia di interesse per tutti noi. Ci interessa soprattutto capire come si muoverà la Commissione, quali sono le risultanze per il momento, quali sono i tempi. È fondamentale avere delle risposte in tempi certi che guardino anche a una possibilità reale di sviluppare quello di cui Genova ha bisogno.

Trovo invece assolutamente scorretto collegare la tragedia al rilancio delle grandi

opere. Io credo che dai fatti di Genova dobbiamo trarre innanzitutto un insegnamento: è vero che questo Paese ha bisogno di una grande opera di messa in sicurezza e di riqualificazione dell'esistente, come ha bisogno anche di un ripensamento complessivo di quali sono i nodi strategici da valorizzare anche rispetto al tema delle merci, del commercio e dell'economia attuale. Quindi, dire che se ci fosse stata la Gronda non ci sarebbe stato il crollo del ponte credo che sia un'operazione deplorabile, ma anche un'affermazione falsa, perché progetti come la Gronda non consideravano il superamento del ponte Morandi.

Dunque, non è contrapponendo la manutenzione e la verifica delle opere che servono alle grandi opere, che noi ambientalisti abbiamo messo in discussione in questo Paese, che si risolve il problema. Noi abbiamo bisogno ad esempio di aiutare i cittadini genovesi a lasciare le automobili a casa, a rafforzare il sistema pendolare, a far uscire le merci dal porto di Genova preferibilmente su ferro e non su gomma, insomma a contrastare quelle *lobby* delle gomme e delle autostrade che in questi anni hanno sicuramente bloccato il Paese su un modello di mobilità che si sta dimostrando non solo inefficace e inefficiente, ma anche pericoloso, perché legato a infrastrutture che ormai iniziano a essere davvero obsolete. Grazie.

RICCARDO RICCIARDI. Noi esprimiamo senza indugi e con tutta la forza possibile l'appoggio del Gruppo Movimento 5 Stelle a quella che è stata l'azione del Governo Conte. Iniziare la procedura di caducazione della concessione è un atto sacrosanto e doveroso, e sentirci ribattere — come è stato fatto nei giorni successivi al crollo — con l'argomentazione dell'eventuale risarcimento che lo Stato avrebbe dovuto dare al concessionario è una cosa surreale. Ed è surreale soprattutto se questa argomentazione viene da chi ha scritto quel contratto, da chi ha scritto e prorogato quel contratto che con delle clausole tutela — e lo scopriamo — il privato e non il pubblico. Quindi, si è fatto un contratto per favorire il privato e ci vengono a dire

che avviare questa procedura potrebbe essere oneroso.

Noi, Ministro, confidiamo che, in uno stato di diritto, 43 morti possano essere sufficienti per far sì che Benetton e soci non facciano più profitto con il servizio autostrade. E i 43 morti non sono morti per una fatalità, per un tragico inciampo del destino. No. Noi viviamo in un Paese che da anni infanga la cultura della progettazione, disprezza la competenza e umilia la pratica della manutenzione. Genova è una città dove — attenzione — il crollo del ponte Morandi viene dopo due alluvioni e dopo la caduta della Torre Piloti, quindi parliamo di una città ferita non da adesso, ma da anni. Quei 43 esseri umani sono morti nonostante in questo palazzo fosse stata segnalata da un'interpellanza fatta dal nostro Alberto Zolezzi — e lo rivendichiamo — all'allora Ministro Delrio la criticità legata a un preoccupante cedimento dei giunti della struttura. Queste segnalazioni sono arrivate in Parlamento, sono arrivate in regione e sono arrivate in comune, in tutti gli enti governati per anni da un unico partito, il Partito democratico, che occupava tutta la filiera istituzionale.

Abbiamo sentito di tutto nei giorni successivi, ma da nessun esponente del Partito democratico è arrivata una semplice parola: «scusate». Nulla, si è preferito addossare il giorno stesso della tragedia la responsabilità al Comitato no Gronda. Qualcuno è riuscito a usare questa argomentazione incolpando un gruppo di cittadini che si era opposto a un'opera che comunque sarebbe stata complementare al ponte Morandi e soprattutto doveva entrare in funzione nel 2029. Il ponte, però, è crollato undici anni prima ed è crollato portando con sé questi 43 morti che — noi lo diciamo chiaro e tondo — sono morti per profitto, permesso e concesso da uno Stato che ha svenduto i patrimoni pubblici in questa scellerata politica di privatizzazioni che tutti i Governi di destra e sinistra ci hanno spacciato come una razionalizzazione necessaria, un miglioramento dell'efficienza dei servizi, perché il pubblico non poteva garantire. Certo, il pubblico che governate voi non poteva garantirlo, perché quel

pubblico era avvelenato e incancrenito dalla vostra classe politica, che invece di affidare questi settori a persone competenti e oneste lo imbottiva di clientele e di amici degli amici. Per forza poi il pubblico non funzionava.

Allora, siccome questo concetto noi lo sentiamo probabilmente ormai da oltre 25 anni, spero che i 43 morti di Genova siano da monito a chi continuerà a usare questo ritornello del privato che gestisce meglio del pubblico.

La Corte dei conti già nel 2010 ci diceva che l'utile fatto da queste aziende, padrone di interi settori strategici per il nostro Paese, non era dovuto all'efficienza che avevano portato in queste aziende, ma al fatto che aumentavano le tariffe che tutti noi pagavamo, quindi eravamo soggetti al mercato, che influenza e influenzava la vita quotidiana degli italiani.

Al funerale delle vittime di Genova, tra le molte persone, c'erano anche un gruppo di donne e uomini provenienti da una città vicino Genova, che si chiama Viareggio. Erano presenti con uno striscione per ricordare un'altra tragedia che nulla ha a che vedere con la fatalità, ma che è figlia della medesima politica. Il 29 giugno 2009 sono morte 32 persone alla stazione di Viareggio. In quel caso la risposta dello Stato è stata di non costituirsi nemmeno parte civile nel processo, di conferire all'allora amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, il cavalierato del lavoro nel 2010 e di nominarlo nel 2014 amministratore delegato di Finmeccanica. Questa è la differenza tra chi c'è ora e chi c'era prima di fronte a una tragedia del genere.

Noi siamo assolutamente convinti che il servizio di gestione delle autostrade debba ritornare in mano pubblica, in mano pubblica di una politica trasparente che abbia la gestione e il controllo di ciò che hanno finanziato i nostri padri e i nostri nonni.

Io mi permetto di integrare quello che ha detto il Ministro. L'intera rete di autostrade del Nord-Ovest (parliamo di 1.600 chilometri) doveva essere vigilata e ispezionata da soli tredici dipendenti, di cui uno era precario. La maggior parte di questi

impiegati, come ha ricordato il Ministro, non avevano le competenze e neanche la strumentazione. Potevano controllare aiuole, luci e poco altro.

Concludo dicendo che abbiamo sentito come il Governo interverrà anche economicamente ovviamente su questa tragedia, però noi ci ricordiamo di come la classe politica e i faccendieri vari nelle grandi tragedie ridevano durante le notti delle grandi tragedie, perché quelle occasioni diventavano fonte di guadagno per sciacalli di ogni tipo.

Noi crediamo e siamo sicuri che tutti i centesimi che usciranno dallo Stato saranno gestiti in trasparenza e si ricostituirà finalmente il legame tra Paese e Governo, perché questa gente non vedrà nessuno che speculerà sulle sue tragedie.

ANTONELLA FAGGI. Buonasera, signor Ministro, buonasera a tutti i colleghi. Innanzitutto, come Lega anche noi esprimiamo — ma l'hanno espressa tutti e ovviamente non sono frasi di rito, ma arrivano dal cuore — la vicinanza a tutto il popolo di Genova per questa tragedia che è stata veramente devastante.

Con noi oggi ci sono anche dei colleghi senatori che non sono di questa Commissione, ma che hanno vissuto in diretta la tragedia. Sono vicina anche agli altri colleghi che, anche se non sono dello stesso schieramento politico, in questo momento sono portavoce di un dramma del loro popolo. Questo sicuramente, al di là degli schieramenti, ci accomuna.

A lei, signor Ministro, dico grazie. Lei, è vero, ha letto tanti numeri, ha fatto riferimenti a molte normative, a molti documenti, però io ho segnato una cosa importante, che forse per alcuni non lo è, ma per me lo è stato. L'evento purtroppo è accaduto il 14 agosto e oggi è il 27. Sono trascorsi esattamente tredici giorni e in questi tredici giorni lei è riuscito a mettere insieme una serie di dati e a ricostruire una situazione non indifferente. Dico questo perché per poter capire cosa fare nel futuro bisogna anche conoscere gli eventi pregressi.

Molti di noi non penso sappiano esattamente... Molti lo sapranno, io nel mio

piccolo ho lavorato quattro anni in una società autostradale, per cui conosco alla perfezione che cosa sono le concessioni, gli atti aggiuntivi e le difficoltà, che cosa vuol dire lavorare in un ente di diritto privato a controllo pubblico, con tutti nessi e connessi e le normative di riferimento. So benissimo — mi riferisco al collega Nencini — che sarà pure stata pubblicata una concessione, ma quello che non è pubblicato sono i cosiddetti «atti aggiuntivi», cioè quelle formulazioni economiche e finanziarie che stanno contrattualmente tra privati e di cui spesso si fa fatica ad avere contezza.

Io stessa, come vicepresidente di una società, ho avuto, nel momento in cui ho esercitato il mio ruolo, difficoltà all'interno di una stessa società ad avere contezza di questo. Molti di voi, però, mi permetto di dire, non sapranno esattamente come funziona, per cui ben venga questa ricostruzione che lei, Ministro, con grande umiltà ha fatto. Non è semplice leggere per un'ora e un quarto quello che è successo per cercare di dare contezza della situazione e fare una panoramica totale della situazione.

Non entro nel merito tecnico, perché il merito tecnico non mi appartiene. Penso che nessuno riuscirebbe a fare prima, a meno che qualcuno non abbia capacità tecniche ingegneristiche, ma anche se le avesse un dramma di questo genere ha necessità di essere ponderato nella sua interezza prima di poter arrivare a un risultato che possa essere considerato un risultato certo. Non si poteva e non si può, in tredici giorni, riuscire a fare una cosa del genere. Si possono solamente impostare delle basi che traccino il solco di come si può procedere successivamente.

Lei ha parlato, signor Ministro, anche della necessità di restituire al più presto la normalità e ha detto che questo evento conferma, nelle linee programmatiche del contratto di Governo, il grande progetto di manutenzione. Io ritengo la conferma di questa necessità non un richiamo ad una situazione politica, al volersi fare pubblicità politica, ma un voler dire «guardate che il progetto di manutenzione generale è per l'intera Italia». Infatti, purtroppo è

accaduto a Genova, ma io vengo da un posto dove due anni fa è caduto un ponte. Non ha fatto 43 morti, ma ne ha fatto uno. Dieci minuti prima c'era passata mia figlia che stava andando a studiare, per cui il caso poteva essere diverso. Oggi come oggi io parlo del ponte di Annone di Lecco. È lì, bello, fermo. Hanno fatto tante conferenze stampa, tutti si sono agitati per cercare di dirci in quanto tempo l'avrebbero ricostruito, signor Ministro, velocissimi, tant'è che è ancora lì, tant'è che di risposte non ne abbiamo.

Ci sono molte infrastrutture, strade, edifici pubblici. Quello che lei chiama «grande opera di manutenzione» è la cosa più necessaria perché questo non avvenga, per cui il fatto che entro il primo di settembre si sia già attivata questa possibilità di dire a province e comuni «elencateci quali sono le emergenze» fa sì che lei abbia già dato un quadro emergenziale.

Mi permetto con tutta umiltà solo di suggerire questo, se mi è possibile, signor Ministro. Chiedo se è possibile far scorrere su due binari separati quella che sarà la verifica del codice degli appalti, la verifica del codice della strada e della sicurezza e contestualmente questa situazione emergenziale che ha bisogno di una normativa *ad hoc*, una normativa speciale, una normativa che passi velocemente attraverso il Governo, che non faccia il rimpallo tra il Senato, la Camera e le Commissioni. Le chiedo di procedere con una forza tale da poterci mettere nelle condizioni di avere dei risultati.

Lei ha parlato di soccorsi veloci, lei ha parlato di emergenza che è stata immediatamente affrontata. Questa è un'emergenza, possiamo farlo. Non è depauperare il Parlamento delle sue funzioni, è che tante cose purtroppo hanno una lentezza e questo trascorrere del tempo impedisce a lei e impedisce agli italiani di vedere le cose realizzarsi in tempi più celeri, soprattutto laddove c'è l'emergenza.

Comunque, grazie. Noi siamo soddisfatti di quello che lei ha fatto in tredici giorni e di quello che lei ha detto e ha cercato di farci capire, non sbandierando ma umilmente, di voler fare per il futuro.

SALVATORE MARGIOTTA. No, io non ringrazio il Ministro. Credo che sia doveroso che sia qui. Avevamo chiesto che venisse molto prima, ma è venuto soltanto adesso, a tredici giorni. Per me sono molti giorni. Né lo ringrazio per la raccolta dati, che ovviamente con la solita competenza hanno svolto i funzionari del ministero, come è giusto che sia. Il Ministro era altrettanto legittimamente in ferie, ma ringraziarlo in maniera così eccessiva come ha fatto la collega in precedenza mi pare veramente un po' troppo.

Sono, invece, assolutamente basito dalla relazione del Ministro. Non mi meraviglia perché siamo in continuità con quanto fatto dal primo istante immediatamente successivo al crollo del ponte. Continuiamo a fare propaganda, eludendo i problemi, non facendo quel che deve fare il Ministro, ma facendo propaganda elettorale. Mentre i Vigili del Fuoco e tutta la macchina della protezione civile, come sempre in Italia, davano grande prova di sé — e speriamo che almeno quella struttura questo « Governo del cambiamento in peggio » non la smantelli come sta facendo con le strutture di missione — mentre questo accadeva, mentre si cercavano i corpi delle vittime, ascoltavamo i tribuni dei 5 Stelle, tra cui lei, Ministro, dire (come ha detto un attimo fa il suo collega, peraltro apprendo secondo me un grande problema politico con la Lega, visto che ha criticato fortemente i Governi precedenti, ma ci arriverò) che la colpa era del Partito democratico, amico dei responsabili. Per fortuna non avete detto che eravamo i responsabili. Avremmo preso i finanziamenti, saremmo stati responsabili di tutto, poi qualche giorno dopo si scopre che i finanziamenti — gli unici accertati — erano del partito che governa insieme a lei (150.000 euro); non solo, ma che quel decreto-legge n. 59 del 2008 che lei correttamente ha citato e che ha di fatto ratificato tutte le concessioni, ha indebolito tutti i controlli e ha dato una grande libertà ai concessionari, ebbene quel decreto-legge nel giugno del 2008 il Partito democratico non l'ha votato. Il capogruppo Soro ha fatto un vibrante intervento spiegando che quel decreto-legge era un favore ai conces-

sionari. Sa chi l'ha votata, Ministro? L'ha votata Salvini, il Vicepresidente di questo Governo. Il Governo era di centrodestra, c'erano tre Ministri della Lega, quindi fa bene il collega dei 5 Stelle ad attaccare i Governi precedenti, ma sappia che deve iniziare da lì, deve iniziare ad attaccare il suo attuale Vicepresidente del Consiglio.

Quanto al Codice degli appalti — è stato detto in precedenza — noi siamo fieri, abbiamo lavorato anche con i colleghi del Movimento 5 Stelle nella scorsa legislatura, in particolar modo nella Commissione del Senato; abbiamo normato le concessioni nella maniera più trasparente possibile, tant'è che da parte dei suoi colleghi del Movimento 5 Stelle ci fu in Commissione un atteggiamento costruttivo e persino il voto di astensione in Aula. Voi volete cambiare il codice, lo dite tutti i giorni. Cosa volete cambiare del codice? Cosa non vi piace? Non vi piace che sia un codice che richiama la trasparenza? Ha ragione il collega che dice che non è che se i comitatini non si fossero opposti alla Gronda non sarebbe crollato il ponte. D'accordo, però mi lasci dire che leggere queste affermazioni dei vostri sostenitori di Genova che parlano di « favoletta » rispetto alla crisi del ponte Morandi fa inorridire. Questo posso anche derubricarlo, ma io vengo alle sue responsabilità.

Lei il 31 luglio è venuto a dire in Commissione che la Gronda era una delle opere sottoposte a revisione anche al fine di valutarne la totale cancellazione. Ora, questo significa che o lei non conosceva il problema o immaginava che il ponte Morandi fosse eterno. Se uno pensa che la Gronda non serva è perché pensa che il ponte Morandi sia eterno. Non c'è un'altra possibilità.

Adesso la Gronda si fa? Ha cambiato idea? E con quali soldi? Non lo farà Autostrade? Bene. Lo farà lo Stato? Tutta la vicenda rientra nel metodo di superficialità e scarsa competenza che applicate a tutta la materia delle infrastrutture, su cui non avete visione. Quali strategie metterete in atto per la ricostruzione del ponte? E questa vicenda delle nazionalizzazioni, oggi già derubricata a « valuteremo caso per caso »?

Leggiamo commenti da Bar Sport, ogni giorno scommettiamo; Giorgetti dice che è contro, quell'altro dice che è a favore. Il Ministro è lei, ci può dire qual è la posizione del Governo sulle nazionalizzazioni? Pensa che nazionalizzazione significhi maggiore sicurezza? Vada a vedere tutti i ponti — ne ha richiamato uno prima la collega — caduti nella rete gestita direttamente dal Paese.

Ho visto, avete fatto questa ricognizione chiedendo a tutti gli enti locali e a tutti gli altri gestori di dirvi quali opere vanno male, sono a rischio, come ha detto lei anche sulla base di sopralluoghi, cioè a vista. Le arriverà ovviamente una mole enorme di dati, perché ciascun gestore, immagino un presidente della provincia, le darà tutti i ponti, ma certo rischia che l'unico che non le dà poi magari crolli! La domanda è semplice: come finanzierete questo piano straordinario di manutenzione, con quali fondi? La finanziaria è alle porte, metterete le poste finanziarie per fare questa operazione di manutenzione o no? Fate tutto insieme, Ministro, tanto ormai ci siamo? Farete insieme *flat tax*, reddito di cittadinanza, abolizione della legge Fornero e piano straordinario di manutenzione delle infrastrutture, con questo ordine di priorità? In bocca al lupo!

Quando si fanno queste affermazioni, noi che pensiamo — come diceva il senatore Nencini — che la politica sia una cosa seria, per ogni affermazione diciamo dove si trovano i soldi per realizzarla, altrimenti, Ministro, è propaganda, come state facendo quotidianamente da quando vi siete insediati.

GIORGIO MULÈ. Grazie, signor Ministro. Oggi avevamo due esigenze, due esigenze che avvertivano e nutrivano una stessa tensione, che pretendevano e pretendono risposte celeri e certe: dare verità e giustizia per i fatti di Genova da una parte e dall'altra restituire a Genova una dignità viaria che prima ancora che essere viaria è dignità di una città, di una regione, di un paese, di rialzarsi e ripartire.

Io rimango perplesso e sconcertato davanti a quello che lei ci è venuto a raccontare. Dopo i funerali di Genova noi le

chiedemmo di venire già la scorsa settimana. Attraverso il Ministro Fraccaro lei prese e pretese nove giorni di tempo perché doveva raccogliere dati, doveva informarsi, doveva indagare nel suo ministero. Lei non ha fatto nulla. Lei è venuto oggi qui a dare dei dati che leggendo un qualsiasi quotidiano noi avremmo già potuto ricavare. Lei oggi qui aveva un obbligo di verità, al quale io adesso la inchiodo.

Prima cosa: non è vero che lei non è venuto a dire nulla sulle autostrade in audizione in Commissione. No, disse qualcosa proprio sulla sicurezza. Permettetemi di soffermarmi. Cito il suo intervento: « Lavoreremo con tutti i mezzi a nostra disposizione per dare più tutela a tutti gli spostamenti, che siano in treno, in auto, in moto, in bicicletta, a partire dall'implementazione di campagne di consapevolezza culturale ». Questa è l'unica cosa che lei disse il 2 agosto all'ora di pranzo in Commissione trasporti. Non c'era nessun accenno alla vigilanza.

Da quando lei è Ministro, mi sa dire se ha rintracciato una *e-mail* che oggi non ci ha detto, una comunicazione, una convocazione ai suoi dirigenti riguardo chi doveva vigilare e chi doveva occuparsi della vigilanza delle autostrade? Ha rintracciato un solo atto, uno, nel quale lei chiede conto e ragione del perché non è stato fatto qualcosa?

È possibile che lei si alzi stamattina e ci venga a raccontare il passato? Il presente, gli atti la inchiodano alla sua totale e assoluta latitanza dal punto di vista organizzativo. Ci viene a dire: « Ah, ma io ho chiesto ai comuni di darmi l'indirizzo ». A parte che sono arrivate le comunicazioni l'altro ieri ai comuni con le PEC, per altro in un periodo in cui non è certa la presenza di personale all'interno degli uffici comunali, i comuni non hanno i soldi neanche per pagarsi le spese delle luci stradale e lei pretende di riversare su di loro una responsabilità che in nessun modo può essere trasferita a chi non ha né mezzi né capacità né uomini.

È un alibi, così come è un alibi venire qui a dire che lei ha insediato la commissione ispettiva per verificare tutto e che ha

sostituito il presidente. No, il presidente è stato rimosso dopo che per cinque giorni, mentre lei se ne stava al mare, noi le dicevamo: « Ministro, quel presidente, che è l'architetto Ferrazza, non può stare lì, perché non può essere né giudice né giudicare se stesso ». Lo stesso vale per altri componenti, come il professor Brencich, che ritengono di fare il passo indietro, senza che lei glielo chiedesse, mentre lei non era né a Genova né a Roma a star dietro ai suoi funzionari per farsi dire come stavano le cose.

La verità purtroppo è questa. La verità è che il ponte Morandi e la necessità che fosse mantenuto e fosse sostituito non è una cosa di ieri. Lei avrebbe dovuto dirci: « Sapete cosa c'è, cari colleghi? Nella concessione del 2007 io ho rintracciato un atto nel quale si dice che era già previsto nel 2007, undici anni fa, che doveva essere fatta la Gronda. Come mai nel 2007, se il ponte Morandi è così solido, la Gronda già doveva essere fatta? » Perché non ci è venuto a dire se ha fatto un qualsiasi tipo di accertamento su questo? Perché non ci è venuto a dire perché il Politecnico di Milano individua nel pilone 9 e 10 — il 9 è quello che casca — gli unici due piloni in cui va a indagare nel 2017? Lo ha chiesto ai suoi funzionari?

È andato a prendersi il piano di *performance* validato che avete erogato nel 2018? Sa cos'è il piano di *performance*? Lo sa meglio di me, però glielo ricordo. In quel piano di *performance* del 2017 avete erogato nel 2018 462.000 euro a 39 dirigenti di prima fascia, tra cui il provveditore della Liguria, per aver ottemperato totalmente al 100 per cento degli obiettivi. Tra il 100 per cento degli obiettivi sa quale c'è? Vigilanza sulle opere di manutenzione dell'autostrada. Si è andato a rivedere il piano di *performance* 2018-2020 che il suo ministero sta portando avanti? È andato a vedere con quali criteri vi ripartite nel suo ufficio i soldi tra i dirigenti? È andato a riprendere e a dire « fermi tutti, non si paga più nulla »? È andato lì ad informarsi su come procede a casa sua? Lei a casa sua non ha fatto il minimo di accertamento.

Lei doveva sollevare la Commissione, doveva impiantare non due giorni fa, una settimana fa, una Commissione totalmente nuova, che garantisse a Genova e all'Italia la verità su qualcosa che non solo non abbiamo, ma che continueremo a non avere. Fino a quando continuerà a mettere lo specchietto retrovisore, verrà qui a fare una puntata in cui persino Bruno Vespa le avrebbe detto di alzarsi e andarsene per la pochezza delle cose che ci è venuto a dire... Qui non si fa la storia del passato, qui si piange. Ci vuole la verità su morti, su familiari che piangono e che vogliono, pretendendo non le brutte cose che ha detto lei — guardi, ho fatto uno sforzo — le brutte cose che ha detto lei rispetto al passato.

Lei ha un dovere del presente. L'attualità le impone — sono molto arrabbiato con lei — di essere chiaro per rispetto a chi non c'è più. Smetta di guardare indietro. Abbia il coraggio di guardare dentro casa sua e di dire: tutti, tutti gli articoli, l'articolo 28, il comma 1, l'articolo 3... A novembre di quest'anno, e concludo, presidente, mi scusi, l'articolo 3, lettera g)... Sa che il suo ministero ha avuto tempo, tra un *selfie* e un altro, di controllare se e che cosa è stato trasmesso dal concedente, cioè Autostrade per l'Italia, nel programma di lavori di ordinaria manutenzione nonché il programma dei lavori relativi agli interventi di miglioramento della rete?

Lei questo doveva venirci a dire. Doveva essere incatenato a Porta Pia, doveva pretendere che dalla mattina alla notte fossero tutti lì a dare le carte e venire qui non a raccontarci quello che sappiamo leggendo *Il Secolo XIX*, ma quello che un Ministro ha il dovere di dire non a Genova, ma al Paese.

MASSIMO RUSPANDINI. Ministro, noi con la massima attenzione cerchiamo di non cadere nella demagogia rispetto a tragedie di questa portata, eppure non è difficile notare come, a fronte di *slogan* elettorali ancora oggi del tipo « nuovo Governo », « l'Italia che cambia », poi alla fine ci ritroviamo qui a discutere purtroppo sull'onda dell'emotività e non della programmazione.

Dico questo perché ripeto che il nostro è uno spirito costruttivo. Non soltanto oggi,

ma anche nell'audizione che abbiamo avuto al Senato — ricorderà anche uno scambio di vedute che ci siamo concessi sul trasporto locale — il nostro è un atteggiamento costruttivo, perché come Fratelli d'Italia abbiamo al centro della nostra azione politica l'interesse nazionale.

Ripartendo da lì, voglio ricordare che però un'altra cosa è falsa tra quelle che ha detto nella sua relazione, nella lettura della relazione che ha voluto concederci, e cioè quella che lei spiegava quasi come una sorta di Piano Marshall, che dovrebbe essere la stella polare nell'espletamento del suo mandato, e cioè questo monitoraggio di tutte le infrastrutture fatiscenti per mettere in sicurezza un'intera nazione. Io non ricordo di averlo ascoltato, questo.

Anche questo, quindi, deriva dall'onda lunga di un lascito emozionale che ha toccato tutti noi e che purtroppo — ripeto — svia la discussione di oggi. Come partito, ci eravamo preparati per discutere di questioni sostanziali per la vita, per il progresso, per il futuro della nostra nazione.

Dico con grande serenità — mi conceda, lo devo leggere — che abbiamo fatto un po' nostra la dichiarazione del presidente di Eurispes: «L'Italia ha di fatto ceduto la proprietà e il controllo dei suoi *asset* strategici attraverso la vendita di gioielli o attraverso quel sistema concessorio che non ha garantito un adeguato controllo sulle manutenzioni e sull'efficienza della rete. Dalle reti digitali alla sanità, passando per porti, aeroporti, autostrade, è ora che il Paese recuperi il suo patrimonio e ridiscuta il ruolo del privato nella gestione del bene pubblico, anche se questo programma dovesse portare alla ricontrattazione immediata di tutte le concessioni esistenti».

Quello che è accaduto a Genova deve essere l'occasione per riflettere su una nuova concezione del rapporto tra Stato e mercato. Siamo venuti qui per discutere anche di questo. Abbiamo sentito nella sua relazione toni discordanti sulla nazionalizzazione di alcuni *asset*, a partire da Autostrade. Non ha toccato la questione delle concessioni. Altri commissari qui oggi, invece, si espongono in maniera diversa. Su questi temi noi ci vogliamo confrontare, su

questi temi abbiamo bisogno di capire innanzitutto che cosa vuole fare seriamente il Governo.

È ancora troppo vivo il dolore per Genova, è ancora presente la rabbia per come si può morire in Italia nel 2018. Non calcoliamo il danno pesantissimo di immagine che abbiamo avuto nel mondo e una sorta di psicosi collettiva che colpisce quasi tutti gli automobilisti che passando sotto un ponte o sotto una galleria si chiedono vicino ai propri familiari: «Crollerà? Riesco a superarlo questo ponte?»

Ecco perché non basta quello che avete fatto. Lo dico da amministratore locale. Il Movimento 5 Stelle ha una classe dirigente fatta soprattutto di senatori e di deputati. Gli altri partiti, che hanno una struttura più anziana sul territorio, storica, invece sono costretti a vedere quotidianamente le grandi criticità che le manovre europeiste degli ultimi tempi impongono agli enti locali. Non basta quello che avete mandato ai comuni. I comuni, come ripetevano altri colleghi, non hanno soldi per fare un monitoraggio attento delle infrastrutture. Bisogna andarci cauti con gli amministratori locali, che fanno sacrifici immani per andare avanti.

Ecco perché io dico che noi dobbiamo andare oltre, dobbiamo guardare al futuro della nazione, dobbiamo andare oltre anche ai tanti *selfie* che tanti cittadini — voi che utilizzate la rete — fanno sotto le strutture che abbiamo ereditato dalla storia dei nostri padri, da quella degli antichi romani, gli acquedotti ancora in piedi, le strade, i ponti, anche quella che qualcuno ha definito come il male assoluto e che invece resiste clamorosamente davanti alle privatizzazioni, davanti agli sciacallaggi, davanti alla demagogia. Sono ancora in piedi nonostante tutto.

ANDREA CIOFFI. Intervengo perché ho sentito molte cose oggi nella discussione e mi chiedo, siccome nella scorsa legislatura al Senato abbiamo chiesto e ottenuto di poter avere la concessione di Autostrade per l'Italia e tutti gli atti aggiuntivi, come mai nessuna delle forze politiche che ha parlato oggi ha fatto quello che abbiamo fatto noi come Movimento 5 Stelle, cioè

presentare un esposto a Cantone su quell'atto concessorio.

È bello parlare di tante cose, però quando si sente dire, per esempio, che cosa si fa sulle società *in house*, nell'ultima finanziaria il Partito democratico ha aumentato...

ANDREA ORLANDO. Presidente, scusi, sull'ordine dei lavori. È normale che un sottosegretario intervenga nella discussione in Commissione?

ANDREA CIOFFI. Non posso intervenire come senatore?

ANDREA ORLANDO. È una domanda: parla a nome del Governo o come senatore?

ANDREA CIOFFI. Come senatore.

PRESIDENTE. Ha chiesto la parola come membro del Gruppo Movimento 5 stelle.

ANDREA CIOFFI. Se vi sembra anomalo posso anche non parlare.

ANDREA ORLANDO. No, era per capire solo a che titolo.

ANDREA CIOFFI. Sono anche un senatore, non sono esclusivamente un membro del Governo.

PRESIDENTE. Prego, continui.

ANDREA CIOFFI. Grazie. Dicevo che sono state aumentate le possibilità di lavorare con le società *in house* o società controllate dalle società concessionarie al 40 per cento.

Poi sento parlare di questo fatto della Gronda. Mi sembra che nel 2007 si parlasse dell'ipotesi di costruire un nuovo ponte al di sopra del ponte esistente, il ponte Morandi, e poi demolirlo. Siccome questo progetto poi passò in secondo ordine, si iniziò a parlare della Gronda. Oltretutto, l'intervento che è stato fatto sul pilone 1 — chiedo scusa se dico queste cose tecniche, ma purtroppo 23 anni da ingegnere non si possono dimenticare — quello che ha i cavi

di precompressione esterni, è stato fatto nel 1992. Ci si chiede perché dal 1992 fino al 2018 nessuno abbia mai pensato di verificare come mai in relazione a quegli stralli non si fosse intervenuto.

Poi si parla del fatto che realizzare la Gronda significa che il ponte Morandi viene escluso. La Gronda non prevede che si escluda il ponte Morandi. La Gronda prevedeva che il ponte Morandi rimanesse in vita. Bisogna conoscere bene tutte le cose.

Per quello che riguarda, poi, tutto il percorso che è stato fatto nella XVII legislatura, bisogna stare molto attenti.

Ripeto che la pubblicazione degli atti, che è stata fatta dal Ministero delle infrastrutture...

FRANCESCO PAOLO SISTO. Chiedo di intervenire sull'ordine dei lavori, presidente.

PRESIDENTE. Lasci concludere, gentilmente.

FRANCESCO PAOLO SISTO. No, apprendiamo che è il sottosegretario esattamente del Ministro audito. Io trovo sconvolgente che possa intervenire il sottosegretario del Ministro che stiamo audendo.

PRESIDENTE. Mi scusi, il senatore Cioffi è sottosegretario allo Sviluppo economico. Prego, continui.

ANDREA CIOFFI. Grazie, finisco rapidamente, presidente.

Nella XVII legislatura, come dicevo, presentammo l'esposto all'ANAC e solo dopo la presentazione dell'esposto all'ANAC e su segnalazione del suo presidente, il dottor Cantone, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha pubblicato gli atti, quindi bisogna capire anche perché sono stati pubblicati quegli atti e perché non sono stati colpevolmente pubblicati tutti gli atti, cioè gli atti aggiuntivi.

Io sono sicuro che il Ministro stesse lavorando su questo per la pubblicazione degli atti. Sono convinto che lo stesse facendo e che stesse facendo una verifica, perché il direttore dell'epoca, che trasmise

gli atti alla Commissione lavori pubblici del Senato, scrisse nella lettera con la quale trasmetteva gli atti le testuali parole: « Corre l'obbligo di segnalare che la documentazione di cui sopra attiene a dati di natura industriale, ovvero di natura economica, finanziaria e patrimoniale, e che rivestono dunque carattere di riservatezza e la cui eventuale diffusione potrebbe arrecare pregiudizio alla stessa, e pertanto potrà essere utilizzata solo in rispetto alla vigente normativa ».

Presumo, quindi, che il Ministro stesse facendo questo controllo, e una volta fatto il controllo ha scritto la lettera per pubblicare gli atti.

PRESIDENTE. Per il Movimento 5 Stelle gli interventi sono conclusi. Rimangono gli interventi degli altri Gruppi.

Direi che dovremmo contingentare i tempi. La Presidenza concede per ogni Gruppo dieci minuti e per gli interventi singoli due minuti.

FRANCESCO BRUZZONE. Sarò veloce. Tralascio tutta quella parte anche personale che mi ha visto un utente per alcune ore al giorno per trent'anni di quel ponte. Peraltro, ho avuto un familiare vicinissimo che è passato su quel ponte qualche minuto prima che crollasse. Evito di parlare con il cosiddetto « *magòn in gua* », come diciamo noi a Genova.

Vengo ai fatti. Apprezzo la relazione del Ministro, in modo particolare per la parte relativa all'accertamento delle responsabilità, più che doverose. In questo contesto, mi permetto di portare una voce, che appare tecnica, ma è una delle principali voci che circolano a Genova: quel ponte, quando fu collaudato, nel 1967, fu collaudato prevedendo ai bordi un sistema di protezione, che erano gli antichi vecchi *guardrail*, di peso molto leggero. Successivamente, sullo stesso ponte, senza cambiarne la struttura, sono state caricate parecchie centinaia di *new jersey* senza modificarne la portata. Quel ponte, quindi, ha avuto per 24 ore al giorno per anni un carico di alcune centinaia di autotreni a pieno carico fissi, cioè il peso dei *new jersey*. Sembra una cosa tec-

nica, ma non se ne è ancora parlato di questo. Sicuramente, un ponte collaudato per « x » non trova rispondenza nella realtà attuale.

In secondo luogo, ci mancherebbe, ben venga un importante piano di manutenzione, anche perché, Ministro, due chilometri più in là c'è un altro ponte fatto nella stessa epoca, negli stessi giorni del ponte Morandi, anche di struttura diversa, e tra i due ponti c'è una galleria, e così via via percorrendo tutta la dorsale ligure. La manutenzione, però, in qualche modo — glielo dico per esperienza diretta — sul ponte Morandi c'era o qualcuno faceva finta di farla. In alcuni casi, anzi spesso, di notte addirittura veniva chiuso per la manutenzione.

Non ci sono stati giorni in cui su quel ponte, ai bordi del ponte o sotto il ponte non c'era un cantiere per la manutenzione negli ultimi anni. Quindi, io mi permetterei di suggerire di andare un po' oltre la semplice manutenzione, ma di fare quello che quotidianamente ogni cittadino fa, cioè il collaudo e le revisioni. Quando noi compriamo un'automobile dopo cinque anni dobbiamo fare una revisione per motivi di sicurezza. Le opere pubbliche dopo quanti anni dovrebbero fare la revisione o il collaudo per garantire lo stesso tipo di sicurezza?

Si può provare a ragionare della creazione di un'*authority* nazionale, non per la manutenzione, ma proprio per le revisioni e i collaudi e, quindi, anche le certificazioni delle opere pubbliche? Certamente questa non è una proposta che risolve il problema emergenziale. Stamattina per fare tre chilometri da Pegli a Sestri per prendere l'aereo ho impiegato 45 minuti, e siamo a fine agosto, con tante persone ancora fuori. Venerdì scorso per fare quattro chilometri e raggiungere la zona industriale di Campi, praticamente paralizzata, una delle principali zone industriali della città, ho impiegato un'ora e mezza.

Dico un'ultima cosa, perché la propaganda e le polemiche in questo momento servono a poco. Negli anni dal 1990 al 1995 io seguivo il consiglio comunale di Genova, che fu portato a esprimersi su un progetto

con votazione per la creazione di un'opera che allora si chiamava « bretella » e oggi viene chiamata « Gronda ». Ebbene, fu fatto un grosso errore politico dal consiglio comunale di Genova in quegli anni, in modo particolare dai predecessori dell'attuale Partito democratico, bocciando quell'opera, peraltro già finanziata. Quei denari finirono in un'altra parte del Paese.

Lo stesso errore — lo dico in modo chiaro e schietto da componente di un gruppo di maggioranza — è oggi dire no alla Gronda. È un errore come quello, non perché la Gronda sia alternativa al ponte Morandi, ma quando nel 1992 le relazioni dei tecnici sulla bretella dicevano « bisogna fare qualche cosa perché arriverà il giorno in cui il ponte Morandi non ce la farà più »... Arrivo da lì, i primi ragionamenti partono da lì, quindi gli errori probabilmente la politica genovese li ha fatti e speriamo che non li riprenda in quest'epoca.

Chiudo, perché li ho visti nei giorni scorsi e nelle ore in cui ho avuto modo di constatarlo personalmente, con un importante e grande ringraziamento a tutti i soccorritori, a tutti coloro che hanno a loro volta rischiato la vita per cercare di mettere in sicurezza e di trovare ancora qualche persona in vita.

SALVATORE MARGIOTTA. Presidente, in totale spirito costruttivo e con serenità le chiederei un po' di flessibilità sul tempo assegnato a ogni Gruppo, perché lei sa bene che non erano queste le notizie che avevamo. Il PD ha ancora diversi interventi e alcuni sono molto significativi, perché di persone che vivono la realtà di Genova. Capisco che non possono parlare dieci minuti l'uno. Mi appello alla sua sensibilità e al suo buon senso per cercare comunque di far parlare tutti — ripeto — considerato che non erano queste le cose che sapevamo, altrimenti probabilmente avremmo agito in modo diverso.

ROBERTA PINOTTI. Anche il mio intervento vorrei cominciasse con un pensiero alle vittime, a tutti i parenti e a coloro che hanno sofferto e stanno soffrendo per

la tragedia che è accaduta nella mia città e con un ringraziamento ai soccorritori. Lo ha sentito da parte di tutti, ma mi sembra giusto. È stato veramente un esempio eroico da parte di tutti i corpi dello Stato e dei sanitari in un momento così terribile.

Stringo, perché i tempi sono stretti. Vorrei ribadire al Ministro Toninelli alcune richieste che riguardano che cosa succede da qui in avanti, quindi la sua responsabilità di Ministro attuale rispetto a una situazione che è una tragedia terribile, ma che rischia di diventare un problema veramente grande per Genova.

C'è un tema immediato iniziale che gli enti locali stanno cominciando ad affrontare, che è legato agli sfollati, che riguarda le esigenze di questi ultimi, non solo l'abitazione. Ci sono persone che hanno dei mutui, c'è il problema di capire quali possono essere gli obblighi fiscali che non possono essere richiesti a queste persone che in questo momento stanno vivendo queste difficoltà, cioè sono senza casa, fuori di casa, non sanno ancora dove andranno. Credo che su questo tutte le facilitazioni necessarie debbano essere date.

C'è un secondo elemento, anche questo urgente, c'è una viabilità alternativa che deve essere creata, altrimenti Genova soffoca, soffoca l'economia, soffoca il porto, soffocano le persone che si devono muovere. Anche su questo io chiedo un sostegno per le progettazioni che si stanno facendo, anche da parte degli enti locali, perché ci siano procedure rapide, molto rapide, per concludere tutta la viabilità di emergenza sostitutiva in questa fase.

Poi, però, ci sono altre due urgenze sulle quali io mi aspetto che lei ci dica qualcosa di chiaro: il ponte va ricostruito. Chi pensate che lo debba fare e in che tempi? La Gronda — lo hanno detto molti colleghi di Genova — è necessaria: intendete farla o no?

Infine, rispetto alla situazione complessiva di Genova, io credo, per quelle che saranno le ripercussioni, forti, che ci saranno in città per quanto ci si metta tutta la buona volontà, che sia necessaria una legge speciale che tenga conto di tutte le esigenze, proprio perché la città ha una

grande voglia di rialzarsi, ma ha bisogno in questo momento di tutti gli strumenti e di tutto l'aiuto che lo Stato può dare per riuscire a farlo.

MARIASTELLA GELMINI. I colleghi di Forza Italia che sono intervenuti prima di me hanno già evidenziato la delusione del nostro movimento per una relazione che giudichiamo lontana dall'essere la relazione istituzionale di un Ministro. Poteva essere il punto di vista di un pubblico Ministero, di un magistrato, di un giornalista di cronaca, non di un Ministro.

Noi comprendiamo l'imbarazzo di chi, come è stato sottolineato da tanti colleghi, in sede di audizione non ha fatto minimamente cenno al tema delle concessioni, al tema delle autostrade, che oggi si trova a dover difendersi, ma il modo migliore per difendersi non è quello di attaccare i Governi precedenti.

Detto questo, il mio timore è che si apra un dibattito assolutamente legittimo sul tema delle concessioni, sulle nazionalizzazioni, anche se il Ministro Toninelli oggi non ha detto una parola chiara né sulla revoca né sull'eventuale nazionalizzazione, smentendo Di Maio, ma al netto di queste contraddizioni, Ministro, vorrei riprendere il punto di vista del governatore Toti, del sindaco Bucci, di coloro che sul territorio hanno il dovere con il Governo di affrontare il tema della ricostruzione. Non vorrei che un dibattito, pur legittimo, sui grandi temi, sui grandi sistemi, poi ci porti a sottovalutare le difficoltà e i tempi della ricostruzione.

Oggi Toti diceva che Genova e la Liguria hanno bisogno di tanti fatti, di poche parole e di nessuna polemica. Io ho sentito tante parole, ho visto una polemica rivolta a tutti, una tesi politica già scritta che va verso la nazionalizzazione, ma non ho visto interventi concreti per la ricostruzione.

Allora, ricordo che il porto di Genova è il più importante del Mediterraneo, che ci lavorano 36.000 dipendenti, che se si considera l'indotto salgono a 50.000 persone, vale 10 miliardi. Sul ponte Morandi passava l'80 per cento del traffico legato al porto.

Il commissario all'emergenza sta facendo ogni possibile sforzo perché il crollo del ponte non si trasformi in una catastrofe economica. Noi non vogliamo la decrescita felice, noi vogliamo che Genova riparta, e quindi chiediamo a questo Governo cosa intenda fare, se abbia una proiezione dei danni all'economia nazionale che potrebbero derivare dalle difficoltà operative che gravano sul porto di Genova. Vogliamo capire se il Governo sta prendendo in considerazione l'ipotesi di una legge speciale.

Le associazioni di categoria chiedono l'abbattimento dell'IVA, chiedono le detrazioni fiscali per le aziende sul reddito da lavoro dipendente. Andrebbero forse sospesi i pagamenti delle tasse per un anno. Poi dovrebbe essere prevista una campagna di finanziamenti a tasso zero per le piccole e le grandi realtà.

Noi vorremmo chiedere al Governo cosa intende fare per favorire la ricostruzione. Inoltre, pensiamo che questo incontro serva per un coinvolgimento del Parlamento. Allora forse un'indagine conoscitiva fatta dalle due Commissioni sullo stato di sicurezza delle infrastrutture date in concessione va presa in considerazione. Infatti, ricordo che il 17 agosto il provveditorato alle opere pubbliche che opera presso il Ministero delle infrastrutture ha chiesto a tutti i comuni di comunicare entro il 30 di agosto l'elenco delle opere infrastrutturali dei propri territori, indicando le opere di consolidamento fatte e quelle da fare. Peccato che il presidente dell'ANCI De Caro abbia chiarito che i comuni non hanno i soldi per effettuare queste verifiche, non hanno i soldi per pagare le perizie e, quindi, tutto questo materiale ricognitivo, l'anagrafe sullo stato di sicurezza delle infrastrutture, molti comuni non sono in grado di fornirlo.

Governare vuol dire scegliere. Qui si viene al tema è difficile delle risorse. Quali sono le priorità? Avete intenzione di mettere i comuni nelle condizioni di avere le risorse per procedere a un'anagrafe del rischio, anche con riferimento, non solo alle infrastrutture, ma agli edifici pubblici? Penso all'anagrafe sull'edilizia scolastica, al tema dei tribunali, al tema degli ospedali.

Quali sono le priorità? Dove trovate i soldi? Quali sono le risposte che intendete dare?

Il tema della propaganda francamente non interessa nessuno, le polemiche nemmeno. La magistratura faccia la sua parte in fretta e ci consegni i responsabili di questa tragedia, però la politica e soprattutto chi ha responsabilità istituzionali e di governo non se la può cavare buttando la croce addosso agli altri, ma forse deve anche dimostrare nei fatti, come diceva prima il collega Mulè, che il Ministero delle infrastrutture non è forse responsabile di qualche mancato controllo, ma è solo vittima. Questo compete alla magistratura e compete forse anche a lei darci elementi molto più approfonditi rispetto a quelli superficiali che oggi lei ci ha fornito.

PAOLO TRANCASSINI. Io sarò breve, perché i colleghi di Fratelli d'Italia hanno perfettamente focalizzato la nostra posizione su questo tema. Vorrei ritornare su quanto ha appena detto l'onorevole Gelmini. Signor Ministro, vorrei la sua attenzione perché il mio intervento sarà breve. L'atto con il quale lei ha dato il via a questa grande operazione di manutenzione, che io veramente approvo e condivido, è in realtà un vergognoso «scaricabarile» nei confronti dei comuni. Questo è arrivato a 8.100 comuni.

Infatti, lei non chiede soltanto ai comuni di farle sapere se ci sono delle problematiche di viabilità, ma lei chiede perizie tecniche in sette giorni e stime dei costi. Non mette a disposizione una risorsa, non mette a disposizione il personale e pensa che i comuni italiani dal 23 agosto al 30 agosto possano fare questa ricognizione di natura tecnica e tecnico-contabile.

Sa perché tutto questo è vergognoso? Perché nei tribunali, quando succedono le disgrazie non ci vanno né i *selfie* né i *post* di Facebook, non ci vanno nemmeno i comunicati stampa, ci vanno le note dei ministeri e io non vorrei che quello che lei ha scritto oggi diventi la condanna domani di qualche sindaco che in questa settimana non ha trovato i fondi e le risorse per poterle scrivere quali sono i disagi. Se davvero lei rappresenta il Governo del cambiamento, cominci a cambiare questa nota.

Io mi aspetto nei prossimi giorni nel mio comune che lei mi scriva revocando questa nota.

LUCA PASTORINO. Io intervengo per ribadire qual è la centralità dell'argomento e l'obiettivo che dobbiamo avere bene in mente. Come dicevano i miei colleghi, è la città di Genova.

Quando ci riunimmo, dopo il funerale, alla Conferenza dei capigruppo in prefettura — era presente il collega Mulè, così come ero presente io in rappresentanza del Gruppo di LEU, delegato dal presidente Fornaro — le opposizioni tutte avevano chiesto di abbreviare i tempi, perché tredici giorni dal disastro sembravano una cosa poco complementare rispetto al sentimento del momento, che per quanto mi riguarda è ancora uguale, rispetto comunque al grande lavoro che stavano facendo i soccorritori e le istituzioni locali, che ho avuto modo di ringraziare. Ecco, dieci giorni sembravano un'infinità.

Il suo collega di Governo, Fraccaro, che evidentemente si è interfacciato con lei, ci ha risposto che quei giorni erano assolutamente necessari per avere un approfondimento tecnico più ampio possibile. Diversamente, avremmo perso soltanto del tempo, avremmo fatto perdere del tempo a noi, alla Camera, con costi di funzionamento e altro.

Dico questo perché c'ero, esattamente come c'era il collega Mulè, e quindi sentire oggi una relazione di questo tipo, che fa la cronistoria di cose che sapevamo già... È vero, signor Ministro, che banalmente leggendo i giornali di questi giorni, potevamo sapere, anche stupendoci e con grande stupore ho saputo della questione dell'Agenzia che non si è creata, per cui c'era questa struttura di tredici persone che operava praticamente senza... L'ho scoperto quattro giorni fa sui giornali, e me ne sono meravigliato, così come di tante altre informazioni che ci ha detto. Magari da genovese ne sapevo anche qualcuna di più, perché, come altri colleghi del suo partito, abbiamo fatto sopralluoghi insieme, abbiamo partecipato a riunioni in prefettura, insomma siamo un po' emotivamente coinvolti.

Come hanno detto bene altri colleghi, ma in particolare il collega Biasotti, la sua è una relazione che ci trova assolutamente insoddisfatti perché non parla dell'obiettivo, e l'obiettivo è la città di Genova, esattamente come ci siamo detti quel giorno. Quel giorno, nell'ultimo intervento, che ricordo bene è stato il mio, avevo detto: aspettiamo dieci giorni, ma tra dieci giorni vogliamo avere una bozza, non l'assoluta certezza di un percorso, una bozza di ragionamento, di idea che questo Governo avrà per risollevare nel più breve tempo possibile la città di Genova, e questo vuol dire iniziative concrete per la ricostruzione del ponte, per una legge speciale su Genova, che noi avevamo chiesto, per iniziative a favore delle imprese.

Non so se lo ricorda, signor Ministro, ma da una parte ci sono gli sfollati dall'altra parte ci sono 230 imprese, e non sono poche. E se c'è magari Ansaldo Energia, che ha più margini di manovra per dimensioni aziendali, ma comunque è un problema serio, ci sono anche piccole e medie imprese, di dieci o venti dipendenti, che vanno a casa.

Oggi sarei stato pronto ad applaudirla, come ha detto il collega Biasotti, così come siamo stati pronti ad applaudirla e a seguirla, lei con il Vicepremier Di Maio e il Premier Conte, in prefettura, a seguire con interesse il fatto che voi foste lì dal primo momento. Lo abbiamo apprezzato molto.

Da quel momento abbiamo continuato, io in modo particolare, il mio gruppo, ad apprezzare l'intervento del sindaco di Genova, del presidente della regione, della prefettura e di tutti i volontari, che non sono certo del mio colore politico, ma il mio dubbio, il mio timore era che oggi arrivassimo qua a sentire esattamente una relazione di questo tipo, che ha molto di propaganda. Io non ho mai fatto polemica, ma ha molto di propaganda e poco di sostanza.

Ci sono tanti temi che riguardano la zona economica speciale. Per esempio - è stato citato dai colleghi del PD - glielo avevamo chiesto come deputati liguri, tutti, nel corso dell'ultima legge di bilancio 2017,

c'è il tema dell'autonomia finanziaria dei porti, ci sono tanti temi.

Soprattutto, capisco che si possa parlare di tutto, ma tengo a dire che la Gronda - lo ha detto il mio collega Bruzzone - ha avuto una storia trentennale, e prima c'era la bretella, ma è una storia, è quella storia. Poi si può fare la discussione sulla Gronda, se sia giusto o meno realizzarla, subito o domani, ma il punto è che qualcuno prima o poi ci dovrà spiegare perché tutti noi continuiamo a passare di lì con la moto, con il camion, con il camper, con il pullman. Perché? Questo è il punto. È questo che dobbiamo verificare.

Poi parliamo della Gronda, parliamo di tutto quello che si vuole, ma oggi dobbiamo parlare dei morti, del fatto che lì ci potevamo essere tutti noi genovesi che passiamo di lì. Il ponte era chiuso in quelle sere. Lo so perché quando abbiamo chiuso i lavori dell'Aula ho sbagliato, ero distratto, ho preso l'autostrada e mi hanno mandato a Voltri, quindi quel ponte era in manutenzione la notte ancora.

Io ho 47 anni, quel ponte ne ha pochi di più: fin da bambino quel ponte l'ho sempre visto in manutenzione. Allora, qualcuno mi deve dare delle spiegazioni, da genovese e da ligure, ma soprattutto mi aspetto dal Governo, quello che mi aspettavo oggi, non - ripeto - un percorso definito dalla A alla Z, ma l'idea che avete nella testa per risollevare la città di Genova secondo i punti che io e altri colleghi come me, forse un po' troppo emotivamente coinvolti, vi avevamo posto dieci giorni fa.

PRESIDENTE. Avverto che residuano al gruppo Lega cinque minuti, al Partito democratico sette minuti, a Forza Italia cinque minuti, a Fratelli d'Italia otto minuti. Per il Gruppo Misto, LEU e per le autonomie non ci sono più iscritti a parlare.

SIMONA PERGREFFI. Parlerò proprio per un minuto, per lasciar spazio al collega Ripamonti, che è della zona interessata, semplicemente per dire che secondo me, oltre alle polemiche, bisogna andare verso una fase attiva e proattiva di quello che bisogna fare sia per quanto riguarda Ge-

nova in sé sia per quanto riguarda tutte le nostre infrastrutture, che sono veramente obsolete. Infatti, la maggior parte delle nostre infrastrutture sono nate negli anni 1950, 1960, 1970 e le manutenzioni sono di difficile recupero.

Anch'io faccio il sindaco, per cui mi è arrivata la nota del Ministro. Io, invece, l'ho apprezzata, perché magari non riusciremo a mandargli una relazione tecnica approfondita, ma perlomeno porremo all'attenzione del ministero tutte le opere delle nostre province o dei nostri comuni in difficoltà dal punto di vista infrastrutturale, con i tagli che ci sono stati presso i comuni e con l'assurda riforma che ha reso le province enti completamente azzerati. Per lo meno una prima attenzione da parte di un Governo c'è stata per quanto riguarda le opere infrastrutturali per la salute e il benessere dei cittadini.

Pertanto, io dico che il primo passo è stato fatto. Magari non arriveranno le relazioni complete, ma iniziamo comunque a fare un censimento di tutte le infrastrutture che hanno la necessità di essere attenzionate.

ALESSIA MORANI. Intervengo sull'ordine dei lavori, presidente. Vorrei sapere il senatore Cioffi chi sostituisce.

Siccome siamo in audizione del Governo e il Parlamento in questo momento sta esprimendo le proprie prerogative, il senatore Cioffi, non essendo, a quanto mi risulta, neppure in sostituzione di nessuno della Commissione, non avrebbe potuto parlare. Quindi, presidente, la invito a far rispettare il Regolamento e, in virtù del fatto che il senatore Cioffi ha preso minuti preziosi per gli interventi dei deputati e dei senatori che potevano intervenire, la invito a rivedere la sua determinazione sui tempi degli interventi.

PRESIDENTE. Grazie. Il senatore Cioffi può intervenire nella discussione senza problemi, non prevedendo i lavori parlamentari odierni alcuna votazione.

La seduta è sospesa tre minuti.

La seduta, sospesa alle 18.10 è ripresa alle 18.15.

PRESIDENTE. Onorevole Morani, chiede di parlare sull'ordine dei lavori ?

ALESSIA MORANI. Sì, sull'ordine l'ordine dei lavori perché non ho completato il mio intervento di prima. Io ritengo che l'intervento del sottosegretario Cioffi sia una cosa molto grave perché siamo in una fase di informativa del Governo, in cui il Parlamento esercita una funzione che si chiama di controllo.

Io capisco che, da quando c'è questo « Governo del cambiamento in peggio », la divisione dei poteri sia diventata qualcosa che, purtroppo, dobbiamo ricordare quotidianamente e che dovrebbe essere patrimonio di tutti. Vorrei dirle che lei ha limitato i tempi degli interventi, ma il senatore sottosegretario Cioffi è intervenuto — le dico che non ci sono precedenti su quest'aspetto — come senatore o come sottosegretario ? Non l'ho ancora capito perché, se è intervenuto come sottosegretario, vorrei che rimanesse a verbale che il senatore Cioffi interviene come sottosegretario del Ministero dello sviluppo economico, da quello che mi risulta.

Dopodiché, siccome lei ha limitato i tempi degli interventi e credo che questa sia una audizione particolarmente importante e la funzione dell'opposizione sia essenziale in questa fase appunto di controllo, io la invito a rivedere la determinazione che ha preso circa i tempi degli interventi. Lo dico perché quello che è avvenuto è una prassi che non è mai avvenuta all'interno di queste Aule e che io definisco una vergogna.

PRESIDENTE. Riprendiamo con gli interventi. Per il Partito Democratico, interviene l'onorevole Paita. Ricordo che avete sette minuti a disposizione come Gruppo.

RAFFAELLA PAITA. Presidente, Ministro e colleghi, ho sentito in molti interventi utilizzare per la relazione l'aggettivo « deludente ». In realtà, io penso che questa sia una relazione che fa molto arrabbiare e fa molto arrabbiare i genovesi, i liguri e tutti coloro che oggi aspettavano delle risposte di sostanza e non tentativi (anche un po'

maldestri) di depistaggi di bugie per buttare la palla in tribuna e provare a non dare risposte a un territorio, che, invece, merita queste risposte.

Allora, io, con grande pacatezza, le voglio porre delle domande, alle quali la pregherei di dare delle risposte altrettanto chiare.

Genova è divisa a metà e la Liguria è divisa a metà. Molti colleghi prima di me hanno fatto riferimento alla necessità di dare una soluzione infrastrutturale a un territorio che ha un'economia importante e ha un'economia portuale che fa 2,6 milioni di *Twenty-foot equivalent unit* (TEU) all'anno, cioè un'enormità all'interno del contesto del Mediterraneo. Attualmente Genova è divisa in due e abbiamo bisogno immediatamente di veder ricostruito il ponte al posto di quello di Morandi. Le faccio due domande semplice, Ministro: chi lo realizza e come lo pagate o lo finanziate? Lo chiedo perché senza questa risposta è inutile fare qualsiasi ragionamento.

C'è una seconda questione, Ministro: oggi lei si è un po' incartato sulla terminologia legata alla vostra iniziativa in riferimento alle concessioni. Approccio questo tema molto laicamente e le voglio chiedere: revocate le concessioni oppure no? Lo chiedo perché la terminologia utilizzata da lei oggi farebbe quasi pensare a un ripensamento.

Allora, siccome voi avete raccontato delle cose agli italiani che non sono vere e avete provato a dare responsabilità a chi, invece, non ne ha, io credo che oggi lei debba fare chiarezza: sul punto come intendete procedere e quando intendete procedere? Soprattutto, visto che lei ha fatto una requisitoria in merito alla necessità di un rafforzamento dal punto di vista della vigilanza e dei controlli all'interno del ministero, che cosa ha fatto lei fino a oggi, Ministro, per operare tale rafforzamento e che cosa intende fare domani per operare tale rafforzamento? Lo chiedo perché nella sua relazione c'è un grande assente, cioè la sua volontà. Lei ha criticato gli altri e ha fatto una requisitoria politica rispetto al passato, ma che cosa intenda lei davvero fare per il

territorio genovese e nella sua missione di Ministro non è noto.

D'altro canto, non è noto e non lo è stato nemmeno nei precedenti passaggi. Sono andata a rileggermi con grande accuratezza il cosiddetto « contratto dei miracoli ». Ecco, nel contratto dei miracoli lei (il suo partito politico) e l'altro contraente contrattuale, cioè la Lega, non avete scritto uno straccio di parola sulla revoca delle concessioni, mentre ne avete scritte circa il fatto di provare a rimettere in discussione delle opere pubbliche strategiche, come per esempio sul tema della Gronda.

Allora, qual è la verità? Qual è la verità? Che cosa intendete fare? Io penso che oggi nell'andare avanti, nella discussione che è stata fatta dentro questa Commissione, che tutto sommato ha avuto una grande utilità perché sono venute fuori anche delle verità che finora non eravate riusciti a dire, per esempio una... Chi ha desegretato gli atti nel 2018, Ministro? Chi li ha desegretati? Quale Ministro e quale Governo hanno compiuto quest'azione? Qual è stato il Governo che ha messo una parola più netta sul tema della regolamentazione delle convenzioni? Con quale atto? A me risulta sia il codice degli appalti. Quale Governo e quale Ministro?

Sono risposte che ovviamente lei conosce bene, anche se questi giorni, preziosissimi per il silenzio, per il garbo, per fare le cose giuste nei confronti della Liguria e dei genovesi, a lei sono serviti invece per fare della gran confusione e provare a uscire politicamente da una vicenda che la vede pienamente responsabile.

Poi c'è la madre di tutte le domande. Genova e la Liguria avranno una possibilità e uno sviluppo nel futuro se vedranno realizzate due opere importantissime. La prima è la Gronda. Le faccio un breve riepilogo. Dico anche per Bruzzone, che ho visto incartarsi in un ragionamento che partiva dal 1992, che l'unico progetto della Gronda approvato in Conferenza dei servizi e progettato esecutivamente è quello attuale ed è approvato in Conferenza dei servizi dal lontano 2015.

Siccome da quel momento in avanti nella regione Liguria governava il centro-

destra e siccome qui voi oggi ci siete e avete la funzione importantissima di dirci che cosa volete fare per il Paese, quell'opera la volete fare oppure no? Senza quell'opera Genova e la Liguria saranno condannate, così come relativamente al tema del valico.

E c'è un'altra domanda che mi preme farle. Nel rammentare una serie di dati che lei ha fornito in negativo rispetto all'operato dei nostri Governi, si è dimenticato di dire che i nostri Governi nel 2018 hanno investito importanti risorse, circa 200 milioni di euro, nell'attività di ANAS proprio per il controllo dei ponti. Queste risorse sono attualmente ancora bloccate. Intendete sbloccarle?

Prima di dire che i comuni devono fare un'opera di sostituzione con il vostro atteggiamento da Ponzio Pilato, dovrete fare ciò che è di vostra competenza immediatamente e darci risposte nel merito. Se lei sarà in grado di rispondere a tutto questo, io penso che potremo anche ravvederci rispetto all'irritazione e alla grande amarezza che l'audizione di oggi, cinica e profondamente irrispettosa nei confronti di Genova e della Liguria, ci ha consegnato.

MASSIMO MALLEGNI. Cercherò di essere brevissimo.

Innanzitutto, ringrazio i presidenti delle Commissioni e dico buongiorno al Ministro. Francamente, ringraziarlo per il dovere di essere presente... Forse qualche giorno prima sarebbe stato molto meglio, ma è un'abitudine alla quale ormai il Ministro appunto ci ha abituato, come è accaduto in Commissione infrastrutture e trasporti del Senato, dove fino al 1° agosto non abbiamo avuto il piacere di incontrarlo.

Oggi ho sentito riecheggiare in quest'aula delle parole che francamente ricordavo soltanto perché me le avevano raccontate. Io sono nato nel 1968 e all'epoca andavano abbastanza di moda: grande banchetto, padroni delle autostrade, gli arricchiti, extraprofitti a discapito dei cittadini, la colpa è sempre degli altri, è arrivato il Governo, noi siamo il nuovo, il colosso controllato da tre gatti.

A proposito, visto che sono stato per quasi 14 anni sindaco, l'avvio di procedi-

mento per la revoca delle concessioni l'avete fatto? In Italia ancora esistono delle leggi e quello è il passaggio principale, ma non lo avete fatto. Avete cambiato idea? Questa sarebbe stata una bella cosa che tutti noi avremmo gradito molto sapere.

Leggerò l'intervento perché il tempo è scarso. Il crollo improvviso del viadotto Polcevera, meglio conosciuto al pubblico come ponte Morandi, ha costituito e costituisce un evento di eccezionale impatto e gravità, non solamente per l'elevatissimo numero di vittime, alle quali va il nostro cordoglio personale e politico e che ovviamente non scorderemo mai, ma perché improvvisamente è venuto meno, agli occhi di tutti, addetti ai lavori compresi, uno dei cardini della nostra vita quotidiana e — mi consenta — del sistema industriale, infrastrutturale e nazionale, cioè la stabilità, la sicurezza e la funzionalità della nostra rete viaria e autostradale.

Dobbiamo sottolineare come questa rete sia stata, infatti, nello scorso secolo uno dei punti di forza dello sviluppo dell'intero sistema Paese, nonostante il forte rallentamento subito dalle nuove realizzazioni negli anni Settanta e Ottanta e anche grazie alla ripresa delle opere infrastrutturali fortemente voluta e attuata — lo dico, visto che lei parla del passato e ricorda sempre i nostri Governi — dai Governi di centrodestra, in particolare con la Legge obiettivo, che lei, Ministro, in audizione al Senato ha definito « stimolo alla corruzione », ma questo accadeva prima del crollo. Prima del crollo, lei ci aveva parlato di ciclovie e fumose analisi costi-benefici sulle opere pubbliche, ma nulla sulle concessioni autostradali e nulla sui processi di manutenzione da vigilare.

Sono andato a controllare il verbale dell'audizione al Senato, che è identico a quello della Camera, per cui ha ragione il collega Mulè, anche perché da noi lei è venuto il giorno prima.

Intanto, Ministro, oltre a fare un doveroso elenco delle opere da mettere in sicurezza, cosa che forse dopo quasi tre mesi avrebbe già dovuto avere nella sua disponibilità, dovrebbe stabilire un piano delle nuove opere da realizzare, scegliendo pure

le riserve sui grandi progetti messi in discussione dal vostro Governo, e verificare la compatibilità tra tale piano e le risorse necessarie. In buona parte, queste ci sono, ma non sono utilizzate e sono male utilizzate. Basti pensare ai finanziamenti assegnati all'Italia dal piano Juncker eccetera.

Il presidente del Parlamento europeo Tajani continua a sottolineare che l'Italia può contare su un ampio sostegno finanziario. Nel bilancio 2014-2020, ci sono stati assegnati 2 miliardi e mezzo di euro per strade e ferrovie e in aprile è stato sbloccato il piano degli investimenti per le autostrade per 8 miliardi e mezzo. Per la flessibilità di bilancio, nel 2017 sono stati autorizzati 3 miliardi per gli investimenti sulla messa in sicurezza delle infrastrutture e quest'anno è stato reso compatibile per le regole tra tutti gli altri il programma dello Stato italiano per le imprese sulle infrastrutture, ivi compreso il nodo autostradale di Genova.

Lei ha ricordato la Gronda, signor Ministro, e gliel'hanno detto tutti oggi. Si ricorda che cosa ha detto in Commissione al Senato o anche questa la classifica come favoletta e la fa scomparire dai *social* come avete fatto all'indomani del crollo del ponte Morandi?

Insomma, signor Ministro, oggi la sua audizione poteva essere un punto di ripartenza e un punto di conoscenza da parte del Parlamento, da parte delle Commissioni competenti e da parte di coloro i quali oggi sono venuti qua in gran numero e con gran buona volontà. Purtroppo, ancora una volta lei si è soffermato sulle polemiche, si è soffermato sugli « scaricabarile » e si è soffermato su questioni che fanno parte del vostro lessico per influire sui *social media* eccetera, ma non ha portato a casa niente e non ha dato a noi nessun elemento per cercare di aiutare il Governo.

Non siamo contro a priori e siamo per lo sviluppo del Paese, ma, se lei si comporta in questo modo o se il suo Governo si comporta in questo modo, non fa un dispetto a noi: fa un dispetto agli italiani.

CARLO FIDANZA. Grazie, presidente. Signor Ministro, io vorrei partire con il riconoscere che il Governo, nell'immedia-

tezza dei fatti tragici di Genova, è stato presente. Lo hanno riconosciuto anche i cittadini, che credo glielo abbiano tributato in maniera spontanea, con un applauso di incoraggiamento ai membri del Governo.

Devo anche dire e sottolineare che le istituzioni locali, il sindaco e il presidente della Regione si sono impegnati in prima linea e con uno sforzo davvero encomiabile con le loro amministrazioni per dare le risposte più impellenti ai cittadini genovesi, ma proprio da lì voglio partire perché quella risposta di popolo in quello spazio della Fiera di Genova carica sulle vostre spalle una responsabilità ancora maggiore, che è quella di rispondere ai postumi di questa tragedia non con la propaganda e nemmeno con le notizie di cronaca, che, come altri colleghi hanno sottolineato, sono già state ampiamente diffuse in questi giorni e sono alla portata di tutti, ma con dei fatti concreti e delle risposte coerenti.

Voglio partire dalle tre cose più importanti che a mio avviso lei oggi ha detto. Innanzitutto lei ha parlato di un imponente piano di manutenzione straordinaria. Certo, questo è un obiettivo assolutamente condivisibile. Noi riteniamo, come Fratelli d'Italia, che in questo piano debba rientrare non soltanto la rete delle infrastrutture trasportistiche, ma anche il tema del dissesto idrogeologico e il tema della prevenzione a rischio sismico, che hanno dimostrato purtroppo costantemente negli ultimi anni di essere altrettanto emergenziali per il nostro Paese.

Qui, però, bisogna capire come si fa e dove si trovano le risorse. È di tutta evidenza, infatti, che oggi, a condizioni date, in questo quadro di finanza pubblica, queste risorse o si attivano ottenendo dall'Europa l'applicazione finalmente della cosiddetta *golden rule*, quindi dello scorporo rispetto ai parametri di deficit-PIL delle spese per gli investimenti infrastrutturali, o altrimenti è altamente improbabile che riusciate da qui a tre mesi a ottenere margini di flessibilità dall'Europa per tutte le misure impegnative che già avete dentro il contratto di Governo e a queste aggiungere anche svariati miliardi che servirebbero per realizzare concretamente l'imponente

piano di manutenzione straordinaria a cui lei ha fatto riferimento.

La domanda, quindi, è molto semplice e le chiedo di rispondere in fase di replica: dove troverete queste risorse e che cosa metterete in cima alle priorità nelle richieste alla Commissione europea in previsione della manovra di ottobre? Non si potrà avere tutto. Non si potranno avere i soldi per l'immigrazione, non si potrà avere la possibilità di utilizzare il Fondo sociale europeo per finanziare il reddito di cittadinanza. Non si potranno avere le flessibilità per diminuire le tasse con la *flat tax*. Non si potrà avere contemporaneamente anche lo scorporo degli investimenti pubblici rispetto al 3 per cento. Dovrete scegliere con quale priorità presentarvi in Europa.

Poi credo, ed è stato detto anche dai miei colleghi di gruppo e anche in altri interventi, che l'approccio nei confronti delle amministrazioni locali che avete dato con questa sua lettera sia assolutamente sbagliato. Non si può scaricare sulla testa dei sindaci, che spesso non hanno neanche il segretario comunale, che condividono con altri cinque comuni intorno a loro, il peso e l'impatto di perizie. È scritto questo nella sua lettera, non c'è una valutazione generica. Si invita a fare perizie circostanziate in cui si attesti il rischio concreto rispetto alle infrastrutture in quel determinato territorio. Questo è troppo.

Sarebbe solo molto più serio e molto più efficace darci dei tempi credibili a cui le istituzioni locali potessero rispondere credibilmente affiancando a queste delle strutture di sostegno da parte del ministero e delle risorse per poter far fronte a queste prescrizioni, altrimenti anche questa rimane vuota propaganda.

Allo stesso modo, credo rischi di essere vuota propaganda, Ministro, questa sottile ma costante nella vostra narrazione contrapposizione tra la manutenzione straordinaria delle piccole opere che servono perché il Paese cade a pezzi, come è di tutta evidenza, con il tema delle grandi infrastrutture. Le due cose non sono in contrapposizione, non devono essere in contrapposizione.

Questo Paese ha bisogno delle grandi infrastrutture, ha bisogno del terzo valico e della TAV, come ha bisogno di rimettere in sesto i ponti e le gallerie. Queste due cose non devono essere in contrasto, come spesso in maniera ideologica voi fate trasparire.

Quanto a trasparenza e pubblicazione della convenzione, oggi si è fatto vanto di aver provocato, suscitato la pubblicazione da parte di Autostrade di questi atti fino ad oggi scandalosamente segreti.

Io credo che si sia perso del tempo, Ministro. Lei l'ha annunciato, questo, molti giorni fa: in tutti questi giorni non è accaduto nulla e addirittura la pur recalcitrante Autostrade per l'Italia arriva a pubblicare questi atti prima di lei. Dove si è perso, Ministro? Mi viene da dire che su questo arrivate buoni ultimi rispetto addirittura a chi fino a poche settimane fa non voleva assolutamente pubblicare questi dati.

Infine, c'è il dato politico centrale. Questo procedimento di revoca o di caducazione, come abbiamo sentito dire, della concessione può durare cinque mesi secondo i calcoli che si fanno, lettere, controlettere, osservazioni e controsservazioni tra il ministero e il concessionario. Alla fine di questi cinque mesi dovete decidere che cosa fare.

Allora, si farà la nazionalizzazione, come lei, Ministro, ha detto, come ha detto questa mattina il Vicepresidente del Consiglio Di Maio e come non ha più detto lei questa sera in Commissione, perché ha di fatto posto questa come una delle ipotesi tra tante, ma non più come la strada maestra, o si farà la ricontrattazione della convenzione perché forse nel frattempo dopo tanta propaganda vi siete accorti che sarebbe troppo costoso far decadere la convenzione *sic et simpliciter*? Su questo lei ci deve chiarezza, Ministro. Ci auguriamo che già nella replica lo possa fare.

Le ultime due cose le voglio dire su Genova.

È stato chiesto da altri colleghi che cosa farete per Genova. C'è un elenco di richieste puntuali che le istituzioni locali, la regione Liguria ha presentato sul tema della viabilità alternativa, degli investimenti che servono lì oggi per ripristinare una rete di

trasporti che consenta al porto e alla città di tornare a vivere. Che cosa state facendo e che cosa avete previsto come Governo per sostenerlo? Chi ricostruirà il ponte? Lo ricostruirà Autostrade per l'Italia nell'ambito della convenzione perché spetta a loro l'obbligo del ripristino dell'infrastruttura crollata, come credo stiano auspicando, anche per ragioni di brevità e di rapidità, le istituzioni locali, o, come dice il vicepresidente del Consiglio Di Maio, lo ricostruirà una società dello Stato? Questa cosa, peraltro, presumibilmente prevederebbe una gara europea, quindi non è detto che la vincerebbe poi una società a partecipazione pubblica, come invece si auspica. Che cosa volete fare l'una o l'altra cosa? Farete andare avanti la Gronda oppure no?

Infine, uno dei temi centrali riguardo alle convenzioni è che, se noi vediamo i risultati portati da Autostrade per l'Italia negli obiettivi da soddisfare in termini di investimenti per manutenzioni, noi vediamo che paradossalmente questi obiettivi sono soddisfatti al 98 per cento. Forse il problema non sta nel manico, cioè non sta nel fatto che è stato consentito nel corso degli anni di raggiungere questi obiettivi a corpo, cioè non spacchettati per tratta, ma integralmente: se io gestisco 3.000 chilometri di autostrade in tutta Italia, devo raggiungere quegli obiettivi sull'intera tratta di 3.000 chilometri. Poi, se quei 200 chilometri di autostrada della Liguria non li raggiungo, questi dati non sono evincibili.

Allora, forse di questo dobbiamo ragionare e di questo lei ci doveva parlare oggi, signor Ministro. Altrimenti, continuiamo a fare solo della propaganda.

PRESIDENTE. Grazie. Ci sono ancora degli interventi per i gruppi Partito Democratico e Forza Italia. Praticamente i tempi si sono esauriti perché mancano trenta secondi al Partito Democratico e venti secondi a Forza Italia. La presidenza concede un minuto per ogni iscritto.

VINCENZO D'ARIENZO. Ci vuole un minuto solo per salutare, presidente. Mi richiamo alla clemenza della Corte.

Io ho avvertito una sgradevole sensazione perché il Ministro, anziché dire quello

che si sarebbe dovuto fare, ha provato scientemente a trasformare queste Commissioni in un tribunale, mentre in uno Stato di diritto - è bene che lo sappia il Ministro - è la magistratura che accerta reati perché noi facciamo un'altra roba. In particolare, il Ministro ci deve dire che cosa doveva fare e che cosa avrebbe dovuto fare. Invece, lei ha inteso fare in questo modo, come se dire, visto che non spetta a lui, che le responsabilità sono di altri incidesse sulle soluzioni, cioè incidesse su come si intende favorire la continuità sociale e produttiva di Genova, sulla quale non ha detto, come è stato sottolineato, praticamente nulla.

Peraltro, mi preme rilevare una serie di inesattezze. Nei giorni scorsi il Ministro ha detto che il PD aveva preso dei soldi da Benetton e questo non è mica vero. Si è detto che la concessione era stata rinnovata e prolungata dal Partito Democratico, il che, com'è noto, non è vero. Lei ha detto, che non sono stati fatti i controlli, ma oggi qui ci ha detto che c'è un contenzioso molto elevato quindi, delle due, l'una: come faceva nascere il contenzioso, se non ci fossero stati appunto dei controlli? Lei ha detto che aumentavano le tariffe, pur senza investimenti, ma, com'è noto, le tariffe aumentano *post* investimenti e non *ante* investimenti, per cui, se il Ministro non ne è a conoscenza, è meglio che studi.

D'altronde, preso dalla sua foga propagandistica, lei ha nominato una commissione con almeno quattro componenti incompatibili, due dei quali per fortuna sono andati via, per cui ne restano altri due.

Le faccio poche e semplici domande sul futuro perché, detto ciò, non siamo soddisfatti di questo: a noi interessa come il Governo intenda ricostruire quel ponte. Bene, il commissario straordinario, il presidente Toti, entro giovedì attende dalla società Autostrade per l'Italia un piano per la viabilità alternativa al ponte e per ricostruire il ponte, da come si dice, in otto mesi. Contemporaneamente, il Vicepresidente del Consiglio fa riferimento a una società di Stato che costruisce.

Ora, io immagino che il commissario straordinario Toti agisca per volontà del

Governo, quindi chi dei due ha ragione? Che cosa sta succedendo? Qual è il corto circuito?

Ammettiamo il caso che andiamo avanti con una società di Stato, è giuridicamente possibile? Inoltre, quando si farà la gara, considerati gli importi, come farà il Governo a favorire la società di Stato o una società diversa e come farà in modo da impedire che Autostrade per l'Italia, possa avviare un procedimento o un contenzioso contro la revoca? Come farà a impedirlo per favorire un'altra soluzione?

Che cosa voglio dire? Voglio dire che sarebbe stato utile che oggi qui il Ministro ci dicesse che cosa intendeva fare per ricostruire quel ponte. Invece, quello che sta accadendo è tutt'altro.

Ministro, e così concludo per davvero e ringrazio il presidente per la cortesia, noi abbiamo preso nota di tutti i tempi che lei ha citato, e puntualmente quando verranno a scadenza quei tempi, noi glielo ricorderemo, perché questo è il suo compito, non quello della propaganda.

ROBERTO CASSINELLI. Cercherò di rimanere in un minuto, anche se da genovese mi ero preparato tanti appunti e tante cose da dire.

Voglio semplicemente dire che mi ritrovo negli interventi dei colleghi di Forza Italia che mi hanno preceduto Biasotti, Mulè e Gelmini. Voglio toccare rapidissimamente un argomento che non è stato citato, almeno mi è sfuggito, quello di chi dovrà gestire materialmente le opere di demolizione e ricostruzione.

Io credo che la cosa più opportuna sia affidare con una legge speciale questi poteri alla regione Liguria, che ha già dimostrato di avere gli uomini e le competenze per fare tutto al meglio, ma concludo come farebbe probabilmente Beppe Grillo, il nostro conterraneo, suo *leader maximo*, che probabilmente direbbe: ma *belin*, Toninelli, il ponte Morandi chi lo demolisce? Ma *belin*, Toninelli, il ponte nuovo chi lo ricostruisce?

ROBERTO MORASSUT. È un po' difficile in un minuto, ma ci proviamo.

Vede, Ministro, noi siamo di fronte a una catastrofe senza precedenti. Purtroppo, ci è voluta questa catastrofe per averla in Commissione. Duole ricordarlo, ma come hanno ricordato molti colleghi, abbiamo pensato molto per poter avere una conoscenza delle linee programmatiche del suo ministero. Abbiamo smozzicato qualche informazione il 1° agosto, poi è successo quello che è successo.

Ora, voi avete approcciato nel modo più sbagliato questa vicenda, scegliendo la propaganda, di cui pagherete un prezzo, intanto per le cose che avete detto e che saranno contestate non solo politicamente, come hanno ricordato molti colleghi, da ultimo la collega Paita in particolare facendo riferimento alle accuse che ci avete rivolto di finanziamento illecito, di aver segretato gli atti e anche di aver prolungato le concessioni, questioni di cui non parlate più, evidentemente vergognandovene, perché avete detto delle fandonie.

Soprattutto, però, avete trasmesso al Paese un messaggio di grave confusione, mentre, e lei del resto lo ha incidentalmente ricordato, sarebbe necessario dare ai genovesi e agli italiani il senso di una grande concretezza e, pur nella diversità di posizioni, di un lavoro comune, cioè di qualcosa di concreto che si possa fare nei prossimi giorni sia sulle questioni strategiche di fondo sia sugli atti concreti.

Non ricordo tante cose che qui sono state dette, però voglio in particolare porre tre accenti.

La prima questione riguarda questo tema delle concessioni, che è un tema serio. Adesso ho letto un'agenzia del Vicepresidente del Consiglio, il suo *leader* politico, che dice che si faranno per forza le nazionalizzazioni.

Le nazionalizzazioni sono una parola carica di ideologia. Noi che veniamo da sinistra la conosciamo bene, abbiamo attraversato il deserto prima di capire bene ed entrare nel merito di queste categorie. Non si usano a caso di fronte alle tragedie umane. Bisogna entrare nel merito: di che cosa state parlando?

Lei qui ha parlato neanche di revoca delle concessioni, ma di una revisione delle

concessioni. Un minuto dopo il suo capo l'ha corretta. Allora, che messaggio state dando al Paese, all'economia, alla sicurezza dei cittadini, delle imprese, alla prospettiva di un Paese che resta fragile? La vicenda del Polcevera, del viadotto, dimostra una fragilità del Paese, che non si può affrontare ideologicamente.

Il collega di Fratelli d'Italia ha detto giustamente — io sono d'accordo — che contrapporre la manutenzione e le grandi opere, le grandi infrastrutture, è una follia, è una follia che soltanto degli imbonitori possono raccontare. Voi parlate di manutenzione senza dare una cifra, ma siete quelli che hanno tolto i fondi delle periferie prima che succedesse il disastro del ponte Val Polcevera, quindi la vostra filosofia di approccio, la filosofia del suo ministero qual è, oltre quella di seguire la propaganda?

Sono stati forniti dati sugli investimenti fatti da RFI e da ANAS: dal 2014 al 2017, in tre anni, RFI e ANAS, sotto la direzione del Governo Renzi e poi Gentiloni, hanno investito per le manutenzioni tanto quanto è stato fatto in tredici anni per quanto riguarda RFI e in cinque anni per quanto riguarda ANAS, cioè 47 miliardi e 20 miliardi di euro. Questi sono dati, sono cifre.

Sarete all'altezza di quest'impegno? Il suo ministero sarà in grado di dirigere le tecnostutture pubbliche per portarle a questo livello di iniziativa? Questa è la domanda.

Vorrei dire le ultime due cose — mi consentirà, presidente — molto rapidamente riguardo alla Commissione: a fare i processi sui *social* ci vuole pochissimo e, purtroppo, voi pagherete il prezzo di questo. Lo dico perché soffiare sul fuoco vi può portare qualche consenso nell'immediato, ma sarete impiccati nel momento in cui non porterete risultati. Ovviamente parlo figurativamente e mi riferisco al fatto che sarete impiccati politicamente perché soffiare sul fuoco vi farà bruciare nel momento in cui non tornerà nessun risultato: avete il dovere di essere concreti.

Allora, i processi in questo Paese vengono fatti dalla magistratura. Lei aveva il dovere di nominare una commissione tec-

nica. La mia domanda è: quando le è arrivato il rapporto del febbraio 2018 sul tavolo e lei ha nominato quella Commissione, dove c'erano delle persone sicuramente oneste, che — io non metto in discussione le persone in questione — evidentemente avevano un conflitto di interessi, essendo stati i redattori di un rapporto nel febbraio 2018, lei li ha messi in una commissione tecnica di indagine, lei conosceva questa circostanza? Che cosa intende fare adesso e quali criteri si darà per sostituire quelle persone?

Infine, sulla questione del da farsi, guardi che voi non la risolverete andando a pezzettoni sulle questioni: un pezzo sul ponte, un pezzo sulle imprese da ricostruire, le case e la viabilità alternativa. In quel caso si tratta di ricostruire un pezzo di città. Lì è venuto giù non soltanto un ponte, perché c'è un pezzo di città che va completamente ricostruito con una procedura probabilmente eccezionale, ma con una visione che metta insieme Autostrade per l'Italia e gli enti locali e costruisca su questa visione una grande alleanza politica, popolare e nazionale. Lo dico perché, sennò, Genova muore. Genova è una città infartuata! Qual è la procedura che voi intendete mettere in campo? Mi riferisco a una procedura seria e non alle chiacchiere. Noi siamo arrivati dopo una catastrofe e c'è stato un bombardamento, per cui la magistratura accerti i responsabili. Voi avete il dovere di portare dati, cifre e atti e in Parlamento noi vi aspetteremo.

FRANCESCO PAOLO SISTO. Grazie, presidente. Credo di poter esprimere, unitamente ai colleghi di Forza Italia, soltanto qualche leggera critica di metodo, dove «leggera» è un eufemismo ovviamente. I fili conduttori dell'intervento del Ministro Toninelli sono i soliti: odio sociale su tutto e tutti come punto di partenza. In qualche maniera, ho sentito parlare di sciacallaggio da parte di qualcuno, per cui anche una disgrazia drammatica che ci coinvolge tutti personalmente diventa un argomento per gettare su responsabilità altrui e ottenere da questo clima di odio magari un consenso politico.

Ho ascoltato alcuni temi che confermano questa diagnosi e, innanzitutto, il tema, che, come ha detto il Ministro Toninelli, è il problema focale di questa vicenda sono le concessioni. Questo è vergognoso, cioè ritenere che un ponte crolli per le modalità con cui le concessioni vengono attribuite è semplicemente una follia dal punto di vista logico e giuridico, ma anche dal punto di vista causale.

Questo la dice lunga, unitamente a un altro passaggio: il tema delle responsabilità politiche diventa prevalente su quello di un disastro che è causato evidentemente da un non cale dal punto di vista strutturale. Lo sa — presidente, chiedo lo stesso tempo che ha avuto il collega prima — il Ministro Toninelli che il federalismo infrastrutturale (lo dico agli amici della Lega) nel 2008 e nel 2011 è stato votato dalla Lega? Qui siamo di fronte a una critica su un cavallo di battaglia di chi vi è compagno nel Governo e di chi cammina insieme a voi. Voi criticate il federalismo infrastrutturale come uno dei punti più negativi di questa vicenda. E che dire dei processi sommari? La magistratura che vi è tanto cara diventa indifferente.

Ecco, io credo che il *clou* di questa critica metodologica sia lo statalismo. Come mi auguro voi sappiate bene, lo statalismo è stato fallimentare su tutta la linea. Tutto quello che è statalistico e formale è fallimentare. Pensate che la Costituzione all'articolo 41 disegna un luogo completamente diverso in cui, in questo Paese, devono agire pubblico e privato. Mi sembra strano che andiate a scomodare Marx (ovviamente Karl e non Groucho) e su questo vorrei essere chiaro: voi invocate la forma dello statalismo come una forma di futuro, quando è ormai clamorosamente sepolta dalla storia. Parlate di revoca della concessione e di ripensamento. Quali concessioni? Tutte? Intendete incidere su tutte le concessioni, cioè sconvolgere, sulla scorta di un'ignoranza (ovviamente di tipo socratico) la struttura dello Stato?

Presidente, io penso che, quando si cambia idea così facilmente, forse, più che Governo del cambiamento sia il Governo del « cambia idea », ma quando si cambia

idea troppo facilmente si corre il rischio di non avere idee, e soprattutto di non avere idea.

Mi sembra che ci sia una grande differenza tra favorire il privato e odiare il privato. L'odio del privato non porta questo Paese da nessuna parte. Questo è un Paese che ha sempre fondato sulla sapiente capacità costituzionale di mixare l'intervento pubblico con l'iniziativa del privato e la sua forza. Se qualcuno vuole fare il contrario, se ne assumerà le gravissime responsabilità. Noi difenderemo la nostra democrazia.

LUCIANO NOBILI. Presidente, vorrei chiedere, se fosse possibile, di richiamare formalmente il sottosegretario Cioffi, che fa gesti plateali di dissenso nei confronti dell'intervento del collega di Forza Italia. Credo sia inaccettabile che un membro del Governo si lasci andare a gesti come quelli che il sottosegretario Cioffi ha appena fatto. Grazie.

ALESSIA MORANI. Ho ascoltato con un grande imbarazzo la relazione del Ministro Toninelli, poiché ha dovuto, prima del suo intervento, subire l'umiliazione da parte di Società Autostrade della pubblicazione degli ultimi atti delle convenzioni, che il 15 agosto il Ministro dichiarava di voler pubblicare e poi si accorge che un Ministro prima di lui, che si chiama Delrio, le ha già pubblicate. Si tratta di un'onta finale per il rappresentante dell'ex partito dello *streaming*, che non è peraltro neanche in grado di pubblicare un parere dell'Avvocatura dello Stato su Ilva.

Il Governo è al fianco delle famiglie, dichiara il Ministro Toninelli. Vorrei ricordare al Ministro Toninelli che le famiglie di Genova purtroppo ancora pagano i mutui. Non siete stati in grado neppure di sospendere il pagamento dei mutui.

Ha dichiarato, il Ministro, piena fiducia alla magistratura che sta indagando su questa tragedia e su cui noi chiediamo fortemente verità e giustizia, quella stessa magistratura verso la quale lei rivolge piena fiducia vorrei ricordare che è sempre quella che indaga sui 49 milioni della Lega che

dovevano essere restituiti allo Stato italiano ed è la stessa magistratura che indaga il suo superiore Salvini, quello che le dà gli ordini sulla chiusura e l'apertura dei porti, riguardo la questione della *Diciotti*.

Non ha potuto parlare della conversione del decreto-legge del 2008 vergognoso cosiddetto e ribattezzato « salva Benetton » per l'imbarazzo che ha a causa del suo alleato di Governo, che ha votato – parlo di Matteo Salvini – quella conversione del decreto, in cui sostanzialmente si fanno grandi regali a Società Autostrade su tariffe e mancate manutenzioni.

Ho delle domande da fare al Ministro Toninelli.

Il Ministro Toninelli il 31 luglio dichiara davanti alle Commissioni che la Gronda può essere un'opera inutile, che sostanzialmente può non essere realizzata. Io vorrei sapere dal Ministro Toninelli su quali basi dichiara che la Gronda è un'infrastruttura inutile, se quell'affermazione deriva dal fatto che ha notizie circa il buono stato delle altre strade, in particolare sull'autostrada A10, che, visto che la Gronda è inutile, non presenta problemi, oppure se quell'affermazione è derivata dal fatto che è un Ministro in ostaggio dei cosiddetti comitati « No Gronda », quelli che hanno definito una « favoletta » il crollo del ponte Morandi.

Vorrei sapere dal Ministro quali tempi ci sono per la ricostruzione del ponte.

Vorrei sapere chi paga la ricostruzione del ponte, visto che il Vicepremier Di Maio ha dichiarato più volte che esiste una società dello Stato pronta a realizzare l'infrastruttura.

Vorrei sapere qual è questa società, con quali fondi verrà realizzata l'infrastruttura e se verranno realizzate anche altre infrastrutture, che sono la Gronda e il Terzo valico.

Vorrei sapere dal Ministro Toninelli quali sono gli atti in concreto che sono stati eseguiti dal Governo per la revoca della concessione ad Autostrade, quali sono i tempi per la revoca di concessione ad Autostrade.

Vorrei sapere dal Ministro Toninelli dei membri della commissione d'inchiesta del

suo ministero che sono stati dimessi o revocati in quanto in palese conflitto di interessi poiché hanno redatto una relazione del febbraio 2018.

Vorrei sapere dal Ministro Toninelli quali sono le misure in concreto che intendono attuare per Genova, in particolare se hanno intenzione di realizzare una legge speciale che serve tanto alla città di Genova e alla Liguria.

Faccio una nota finale, presidente, di dieci secondi perché ho sentito oggi tanto sciacallaggio. In un intervento di un collega del Movimento 5 Stelle, in particolare, si parla di vittime e, per queste vittime, si fa sostanziale riferimento a una responsabilità dei Governi precedenti, di cui noi abbiamo fatto parte.

Ora, se si apre la gara allo sciacallaggio, noi – e lo voglio dire a tutti quelli che sono presenti in quest'Aula – potremmo parlare dei fatti di piazza San Carlo e potremmo parlare dell'alluvione di Livorno o dei morti nelle buche di Roma, ma lo sciacallaggio non ci appartiene, quindi io inviterei tutti quanti a evitare discorsi orribili, come sono stati fatti oggi pomeriggio, a stare sul merito delle questioni e a dire (in particolare, mi rivolgo a Toninelli) quali sono le intenzioni del Governo su Genova e la Liguria.

MANUELA GAGLIARDI. Grazie, presidente. Da ligure, voglio provare a mettere da parte tutte le polemiche cui ho assistito oggi. Lo dico perché abbiamo assistito a un rimpallo di responsabilità, che credo abbia dato la pessima immagine della classe politica attuale. Non si può dire « è colpa mia », « è colpa tua » o « è colpa sua », quando ci sono 43 vittime, ma soprattutto quando c'è una città che sta ancora piangendo, una città in ginocchio e una città che ha bisogno di un *focus* serio, concreto e immediato.

Ministro, non si può perdere tempo. Io la invito a confrontarsi immediatamente con le istituzioni locali, quelle che sino a oggi hanno dato un'immagine di efficienza perché hanno preso in mano la situazione e perché hanno cercato di risolvere immediatamente tutti i problemi dei cittadini, dagli sfollati alle imprese, ai soccorsi. C'è

stato un ottimo esempio di come si lavora in emergenza.

Oggi io le chiedo di non trascurare il tempo. Il tempo è importante per Genova. Lei immagini, se le imprese portuali iniziassero a lasciare il porto di Genova, che cosa potrebbe accadere. Genova, oltre ai morti, piangerà anche per l'abbandono delle proprie aziende perché non ci sarà più lavoro per i propri cittadini. Non trascuri questo dato, che è importante, e lo faccia subito. Faccia un *focus* e non si lasci ancora oscurare dalla necessità di fare indagini. Lasci le indagini alla magistratura e proceda concretamente nell'individuazione di quelle che dovranno essere le norme per poter affrontare le necessità del futuro di Genova e di tutta la Liguria.

C'è da individuare un percorso serio e concreto, c'è da individuare quali saranno i poteri da poter dare al Commissario e ci saranno da prendere decisioni. Queste decisioni vanno prese oggi e vanno programmate sulle infrastrutture del futuro e su come risolvere prontamente questa situazione. Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro Toninelli per la replica.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, presidente. Grazie a tutti i colleghi deputati e senatori intervenuti. Allora, la prima cosa che voglio dire è una buona notizia per tutti: dopo vent'anni di opacità e di secrezioni, circa i documenti importanti, anzi fondamentali, per i livelli della democrazia di un Paese, mezz'ora fa sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono state pubblicate le convenzioni comprensive di allegati con tutti i concessionari o meglio siamo al 70 per cento perché l'ufficio informatico del mio Ministero sta progressivamente procedendo in queste ore, per cui entro domani saranno pubblicati tutti.

Io penso che questa rappresenti una notizia buona per tutti perché, se oggi abbiamo dei dati che ci dicono chiaramente che dei concessionari privati hanno preso la gestione e addirittura il controllo

di cose pubbliche e di funzioni pubbliche, è a causa di convenzioni che erano totalmente sproporzionate e a vantaggio dei concessionari privati. Queste sproporzioni erano garantite e tutelate dalla segretezza e dall'opacità di quanto scritto in questi documenti, quindi, da oggi, tutti i documenti e tutte le convenzioni sono pubbliche.

A chi afferma che questo Governo è arrivato in ritardo dico che Autostrade per l'Italia ha pubblicato semplicemente perché era a conoscenza che il tempo stava scadendo e la stessa sua convenzione stava per essere pubblicata.

Ricordiamo, e lo ribadisco, che siamo passati grazie a questo Governo dalla diffida a pubblicarle — e queste, signori miei, sono pressioni — alla pubblicazione volontaria, che non è stata fatta nei periodi relativi ai Governi precedenti. È il sintomo chiaro e netto di un cambiamento culturale all'interno del Paese.

È finita l'epoca in cui alcuni privati si arricchiscono infinitamente grazie al fatto che certa politica ha dato non solo la gestione agli stessi privati della cosa pubblica, ma addirittura anche il controllo. Chi oggi sta accusando questo Governo, sta chiedendo a questo Governo, sta addebitando a questo Governo delle responsabilità, mi dispiace dirlo e lo dico con totale rispetto, si dovrebbe vergognare...

PRESIDENTE. Lasciamo continuare il Ministro. Prego, Ministro.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non è il fatto della responsabilità, perché il dato non è che cosa è stato fatto. Il dato politico è che cosa si poteva fare. Nelle leggi che sono state blindate degli anni 2007-2008, mi riferisco a quel decreto famoso sulle convenzioni, è stato tolto allo Stato, cioè quel tipo di Governo ha fatto sì che lo Stato abdicasse non solo alla funzione di gestore della cosa pubblica, ma alla funzione di controllore della cosa pubblica. Gli ispettori ministeriali non hanno funzione specifica di intervento e di sindacare all'interno delle infrastrutture stesse, perché la stessa è in capo esclusivamente ai conces-

sionari, che chiaramente se la cantano e se la suonano.

PRESIDENTE. Lasciamo continuare il Ministro, grazie.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, presidente. Per quanto riguarda le concessioni, mi pare chiaro, e lo ribadisco — probabilmente la lunghezza del mio intervento non ha fatto in modo che tutti potessero ascoltare questo passaggio — che è stata ufficialmente aperta la procedura con il fine di portare alla decadenza/caducazione/revoca della concessione ad Autostrade per l'Italia, non solo per quanto riguarda l'A10, ma per tutta la convenzione unica.

PRESIDENTE. Lasciamo finire al Ministro l'intervento, grazie. Non si possono fare domande.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il nodo politico fondamentale non è tanto che cosa si poteva fare, perché abbiamo detto che sia in testi legislativi sia in testi delle convenzione è stata tolta la possibilità allo Stato di fare gestione e controllo, quanto il fatto della convenzione in sé. Non dovranno mai più esistere convenzioni di concessioni pubbliche, Autostrade stavolta, ma anche tutte le altre concessioni pubbliche, che siano completamente sproporzionate a favore del concessionario privato. Lo Stato dovrà tornare a fare lo Stato.

Ho chiarito, quindi, e spero di averlo fatto chiaramente, che la procedura di revoca sulla concessione Autostrade per l'Italia limitatamente alla gravissima inadempienza, al gravissimo inadempimento, scritto chiaramente nella lettera di apertura di questo procedimento nei confronti di Autostrade per l'Italia, è conseguente, e la valutazione dovrà essere conseguente ovviamente per tutte le convenzioni. Sono convenzioni sbagliate.

Altra cosa mi è stata segnalata da più parti, cioè di non avere affrontato la parte sulla più grande opera utile e importante di questo Paese, che è la manutenzione ordi-

naria e messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti.

Mi limito semplicemente a richiamare, senza dover andare a rileggere nel dettaglio, le dichiarazioni sulle mie linee programmatiche, e sono presenti a pagina 51 e 52 — abbiamo verificato adesso tramite gli uffici — del resoconto stenografico.

La mappatura dello stato di salute — chiamiamola così — delle infrastrutture in Italia non è mai stata fatta. Io comprendo alcune sollecitazioni da parte degli amministratori locali. Siamo totalmente dalla loro parte. Il termine del 1° settembre è stato dato loro, e ringrazio i provveditorati, perché il mio ministero ha fatto partire la lettera nei confronti dei concessionari che direttamente hanno avuto dallo Stato la concessione infrastrutture pubbliche, i provveditori e i provveditorati lo hanno fatto nei confronti delle regioni, delle province o dei comuni, che hanno la gestione di quelle infrastrutture pubbliche.

Il 1° settembre è il termine utile e necessario per iniziare a dire se c'è un livello di rischiosità tale per cui si debba intervenire immediatamente, com'è indicato nella lettera, con la successiva acquisizione delle relative perizie. Come qualcuno ha fatto giustamente notare, a questo punto tutti diranno che tutti i ponti in loro gestione saranno ponti sottoposti a rischio. Ovviamente la richiesta dell'allegata perizia tecnico-scientifica è funzionale a evitare che tutti si scrollino di dosso una responsabilità per dire che sono tutti a rischio crollo, quindi «veditela tu, Stato».

C'è un'altra cosa che dobbiamo chiaramente ribadire: i responsabili della manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture pubbliche in gestione sono gli stessi concessionari, che, purtroppo, all'interno non hanno una vigilanza da parte dello Stato.

Sul ponte Morandi posso dire che non lo faremo ricostruire a chi l'ha fatto crollare, che il giorno stesso di quell'immane catastrofe umanitaria — quella è una strage — ha potuto dire e ha affermato che avevano fatto tutto il necessario e che non c'era alcun problema per quel ponte. Ovviamente, questi vogliono iniziare a dare

una minima parte del risarcimento, anche perché i soldi per la ricostruzione del ponte sono un'infinitesima parte del risarcimento che dovranno dare a tutte le persone, a tutti i familiari e per tutte le infrastrutture, anche per l'allarme sociale immane che hanno creato e per cui siamo qua. È dal giorno stesso (il 14 agosto) che tutto il Governo, insieme anche a tanti di voi, ai cittadini e alle forze dell'ordine, sta lottando per intervenire a sanare tanti errori del passato, e stiamo procedendo. Quella sarà una minima parte e loro dovranno mettere i soldi, ma sarà un ente di Stato (sarà Fincantieri, con Cassa depositi e prestiti) che dovrà ricostruire con il timbro totale dello Stato.

Replico, in particolare, al collega Nencini. Il collega Nencini ha parlato di una cosa cui io tengo particolarmente e che trovo inaccettabile, per cui questa sarà una delle cose che farò per prima, ovvero implementare la struttura ministeriale nel corso della costituzione di quell'agenzia dei controlli già prevista per legge. Vi ricordo che dovrebbero essere 250 le unità di persone, tutte specializzate. Sono 110, di cui la metà sono impiegati, quindi non ci sono le strutture.

Collega Nencini, nel 2011 ci sono state 1.400 ispezioni e nel 2015, secondo i dati forniti in audizione alla Camera nel 2016, ce ne sono state 850. A ciò aggiungo un dato raccapricciante: gli ispettori ministeriali dovevano pure anticipare le spese, quando andavano sui luoghi a fare le verifiche delle ispezioni, quindi mi pare naturale ipotizzare che dietro ci fosse una volontà politica di permettere a questi concessionari privati di continuare a fare affari utilizzando le cose pagate dallo Stato. Per quanto riguarda la Gronda, io ribadisco di non aver mai espresso alcun giudizio o parere o valutazione tecnico-scientifica su un'opera che non rientra nel contratto di Governo e che è sottoposta a una normale analisi costi-benefici per evitare ulteriori sprechi di soldi pubblici. Lo ripeto: non è stata fatta alcuna espressione politica nei confronti di quell'opera. Questa è un'opera, che, come avete ricordato voi, nasce trent'anni fa con il nome — lo avete detto

voi perché io non lo sapevo — di « bretella ». Ribadisco, quindi, che non c'è alcuna valutazione.

Certo è che chi parla e collega la Gronda di Genova con l'immane tragedia sta commettendo un enorme errore. Lo dico perché non si può collegare un'opera che sarebbe iniziata l'anno prossimo e sarebbe stata finita esattamente tra dieci anni, se tutto va bene, considerato che i primi progetti risalgono a quando, più o meno, nascevamo tutti noi, e che, quindi, sarebbe stata iniziata l'anno dopo la caduta di un ponte. Questa possa essere una concausa della stessa immane tragedia.

Vi prego, per rispetto delle famiglie, dei feriti, degli sfollati e di tutti quanti stanno soffrendo per questa tragedia che doveva, che poteva essere evitata, e spero che si possa iniziare a non parlarne più.

Vorrei fare un ultimo passaggio su « nazionalizzazione sì/nazionalizzazione no ».

Il dato non è tanto « nazionalizzazione sì/nazionalizzazione no ». Mi riferisco al tratto particolare dell'A10: è un'infrastruttura costruita, come abbiamo detto più volte, con i soldi pubblici dei contribuenti italiani, che poi non si sono giovati degli stessi soldi pubblici versati allo Stato per la costruzione, ma se n'è giovato un privato, per cui mi sembra evidente essere la nazionalizzazione un percorso assolutamente doveroso e dovuto, oggi, alle vittime di quest'immane tragedia e poi per tutti gli italiani che hanno messo i soldi.

Ci sono dei casi chiari, e la rivalutazione di tutte le concessioni pubbliche passerà da lì. Se l'interesse pubblico è preminente, va con la barra verso la nazionalizzazione, questo Governo opererà tutte le nazionalizzazioni. Nel caso in cui, invece, per converso, si dovrà costruire un'opera importante, investire tanti soldi che il Governo deciderà di non impegnare per creare delle convenzioni serie, scrupolose, in cui ci guadagnano tutti in termini di interessi, non in termini economici, lì si potranno valutare altre strade, ma con delle gare, e concludo, per cui non esisteranno più convenzioni in cui gli aumenti tariffari sono collegati a degli investimenti da fare, investimenti che non sono fatti, gli aumenti rimangono in

vita e gli investimenti non fatti in infrastrutture vengono utilizzati per tenere lo Stato per il collo per farsi prorogare per altri anni e anni e anni le stesse concessioni.

Questo è lo stato dell'arte, con a valle le 400 cause che i concessionari privati hanno fatto nei confronti dello Stato. Questa situazione è finita, e la pubblicazione da parte di Autostrade per l'Italia di quello che avremmo pubblicato noi e che hanno fatto solo perché siamo qua noi ne è il primo evidente segnale.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la sua presenza e per la documentazione depositata, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato alla seduta odierna (*vedi allegato*) e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 19.15.

*Licenziato per la stampa
il 17 dicembre 2018*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

NOTA DEPOSITATA DAL GOVERNO

Elenco delle concessioni

CONVENZIONI UNICHE EX L. 101/2008				
Società		Data di sottoscrizione	Data di efficacia	Data di scadenza
ATIVA		07/11/2007	08/06/2008	31/08/2016 Gara in corso
Autostrade per l'Italia	Conv. Unica	12/10/2007	08/06/2008	31/12/2038
	Atto Agg.	23/12/2013	29/05/2014	
Autovie Venete	Conv. Unica	07/11/2007	08/06/2008	31/03/2017
	Atto Agg.	18/11/2009	22/12/2010	
	Atto Integrativo	04/11/2011		
	Il Atto Agg.vo	20/03/2018	In corso di registrazione	
Autostrada Brescia - Padova	Conv. Unica	09/07/2007	04/11/2009	31/12/2026
	Atto Agg.vo	29/03/2018	In corso di registrazione	
SALT - tronco Autocisa	Conv. Unica	03/03/2010	12/11/2010	31/12/2031
	Atto Agg.vo	21/02/2018	In corso di registrazione	
Autovia Padana	Conv. Unica	31/05/2017	22/12/2017	22/12/2042
Autostrada dei Fiori - tronco A10	Conv. Unica	02/09/2009	12/11/2010	30/11/2021
	Atto Agg.vo	21/02/2018	23/04/2018	
RAV		29/12/2009	24/11/2010	31/12/2032
SALT - tronco Ligure Toscano	Conv. Unica	02/09/2009	12/11/2010	31/07/2019

	Atto Agg.vo	21/02/2018	23/04/2018	
Autostrade Meridionali		28/07/2009	29/11/2010	31/12/2012 Gara in corso
SAT		28/06/2011	28/06/2011	31/12/2046
SATAP - tronco A21		10/10/2007	08/06/2008	30/06/2017 Gara in corso
SAV	Conv. Unica	02/09/2009	12/11/2010	31/12/2032
	Atto Agg.vo	22/02/2018	23/04/2018	
Milano Serravalle - Milano Tangenziali	Conv. Unica	07/11/2007	08/06/2008	31/10/2028
	Atto Agg.vo	15/06/2016	10/03/2017	
SITAF	Conv. Unica	22/12/2009	12/11/2010	31/12/2050
	Atto Agg.vo	22/02/2018	23/04/2018	
Tangenziale di Napoli	Conv. Unica	28/07/2009	24/11/2010	31/12/2037
	Atto Agg.vo	22/02/2018	23/04/2018	
SATAP - tronco A4	Conv. Unica	10/10/2007	08/06/2008	31/12/2026
	Atto Agg.	27/12/2013	29/05/2014	
Autostrada dei Fiori - tronco A6	Conv. Unica	18/11/2009	22/12/2010	31/12/2038
	Atto Agg.vo	21/02/2018	In corso di registrazione	
Strada dei Parchi		18/11/2009	29/11/2010	31/12/2030
CONVENZIONE UNICA DECRETO INTERMINISTERIALE 21.11.2007				
Autostrada Asti - Cuneo		01/08/2007	11/02/2008	11/08/2035
CONVENZIONE EX L. 244/2007				
CAV		23/03/2010	23/02/2012	31/12/2032
CONVENZIONI EX L. 498/1992				

Autostrada del Brennero	18/10/2005	27/12/2005	30/04/2014 Gara revocata con sentenza CdS n. 1243/2014
CAS	27/11/2000	13/07/2001	31/12/2030
CONVENZIONE EX ARTT. 153 E 175 DLGS 163/2006 (FINANZA DI PROGETTO)			
Passante Dorico	18/12/2013	11/02/2015	11/02/2051
Società Autostrada Ragusa Catania	07/11/2014	30/08/2016	30/01/2056
CONVENZIONI SOGGETTE A TRATTATI INTERNAZIONALI			
SITRASB	11/03/1964		31/12/2034
SITMB	17/11/1971		31/12/2050

PAGINA BIANCA



18STC0026930