

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale dei comuni italiani (ANCI) (*Svolgimento e conclusione*) 133

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012. C. 1309 Governo (Parere alla III Commissione) (*Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione*) 134

ALLEGATO 1 (*Parere approvato*) 139

ALLEGATO 2 (*Proposta alternativa di parere presentata dal gruppo Movimento 5 Stelle*) ... 141

DL 102/2013: Disposizioni urgenti in materia di IMU, di altra fiscalità immobiliare, di sostegno alle politiche abitative e di finanza locale, nonché di cassa integrazione guadagni e di trattamenti pensionistici. C. 1544 Governo (Parere alle Commissioni V e VI) (*Esame e rinvio*) 134

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 138

AVVERTENZA 138

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 18 settembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.05.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale dei comuni italiani (ANCI).

(Svolgimento e conclusione).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della

seduta odierna sarà assicurata attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, nonché la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Alessandro CATTANEO, *Sindaco di Pavia e vice presidente vicario dell'ANCI* e Claudio LUBATTI, *Assessore alla mobilità del comune di Torino*, svolgono una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Vincenzo PISO (PdL), Ivan CATALANO (M5S), Paolo GANDOLFI (PD), Paolo COPPOLA (PD), Paolo VITELLI (SCpI), Matteo MAURI (PD), Martina NARDI (SEL) e Vincenzo GAROFALO (PdL).

Cesare PAONESSA, *Direttore dell'Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale*, Claudio LUBATTI, *Assessore alla mobilità del comune di Torino* e Alessandro CATTANEO, *Sindaco di Pavia e vice presidente vicario dell'ANCI*, rispondono ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia i rappresentanti dell'Associazione nazionale dei comuni italiani (ANCI) per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.15.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 18 settembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Deborah BERGAMINI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Erasmo D'Angelis.

La seduta comincia alle 15.15.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012.

C. 1309 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte il deputato Ivan Della Valle sostituisce per la seduta odierna il deputato Cristian Iannuzzi.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, fa presente di aver predisposto una proposta

di parere favorevole con osservazione, che recepisce alcuni degli elementi sollevati nel corso del dibattito (*vedi allegato 1*). Segnala in particolare che l'osservazione inserita nella proposta di parere, nel prevedere la pronuncia della Commissioni parlamentari sulle nomine del direttore generale e del direttore amministrativo e finanziario del Promotore pubblico, interviene sulle modalità di effettuazione di nomine riservate alla parte italiana e pertanto non incide sulle disposizioni contenute nell'Accordo con la parte francese. Rileva di non aver invece recepito, nella proposta di parere, la sollecitazione proveniente dal gruppo del Movimento 5 Stelle relativa al coinvolgimento dell'Autorità per la regolazione nei trasporti, non ritenendo opportuno intervenire sulle competenze della neocostituita Autorità rispetto ai temi oggetto dell'Accordo che il provvedimento in esame intende recepire.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che il gruppo del Movimento 5 stelle ha presentato una proposta alternativa di parere (*vedi allegato 2*).

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS concorda con il parere del relatore ed esprime parere contrario sulla proposta alternativa di parere.

Michele Pompeo META, *presidente*, nel porre in votazione la proposta di parere del relatore, avverte che, in caso di approvazione, risulta preclusa la proposta alternativa di parere.

La Commissione approva il parere favorevole con osservazione del relatore (*vedi allegato 1*).

DL 102/2013: Disposizioni urgenti in materia di IMU, di altra fiscalità immobiliare, di sostegno alle politiche abitative e di finanza locale, nonché di cassa integrazione guadagni e di trattamenti pensionistici.

C. 1544 Governo.

(Parere alle Commissioni V e VI).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Paolo COPPOLA (PD), *relatore*, fa presente che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere in sede consultiva sul disegno di legge C. 1544 di conversione del decreto-legge n. 102 del 2013 recante disposizioni urgenti in materia di IMU, di altra fiscalità immobiliare, di sostegno alle politiche abitative e di finanza locale, nonché di cassa integrazione guadagni e di trattamenti pensionistici.

Per quanto concerne i profili di competenza della IX Commissione trasporti, rileva che essi si concentrano nelle disposizioni di copertura di cui all'articolo 15, laddove sono oggetto di riduzione di risorse ed autorizzazioni di spesa di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Ritiene in ogni caso utile, prima di affrontare questo aspetto, fornire alcuni sintetici elementi di informazione generale sul contenuto del provvedimento, in considerazione della sua rilevanza.

Gli articoli da 1 a 4 prevedono interventi in materia di tassazione dei beni immobili. L'articolo 1 prevede che – per l'anno 2013 – non è dovuta la prima rata dell'IMU sugli immobili per i quali tale rata era già stata sospesa con il decreto-legge n. 54 del 2013 (abitazioni principali con esclusione degli immobili di lusso, terreni agricoli e fabbricati rurali); l'articolo 2 reca ulteriori esenzioni e agevolazioni in materia di IMU: vengono esentati in via generale dal pagamento dell'imposta i fabbricati costruiti e destinati alla vendita fino al momento in cui non siano venduti o locati; vengono equiparati all'abitazione principale gli immobili delle cooperative edilizie e gli alloggi sociali; si stabilisce l'esenzione dall'IMU degli immobili destinati alla ricerca scientifica. L'articolo 3 provvede al ristoro ai comuni del minor gettito derivante dalla soppressione della prima rata IMU. L'articolo 4 prevede la riduzione dal 20 al 15 per cento della «cedolare secca» sugli affitti a canone concordato.

L'articolo 5 interviene in materia di TARES (tributo comunale sui rifiuti e i servizi), consentendo ai comuni di applicare per l'anno 2013 la componente del tributo relativa al servizio di gestione dei rifiuti secondo criteri legati alla quantità e qualità medie ordinarie di rifiuti prodotti per unità di superficie. L'articolo 6 reca misure di sostegno all'accesso all'abitazione attraverso l'intervento della Cassa depositi e prestiti e il rifinanziamento del Fondo di solidarietà per i mutui e l'acquisto della prima casa, del Fondo per l'accesso al credito per l'acquisto della prima casa, del Fondo nazionale di sostegno per l'accesso alle abitazioni in locazione e del Fondo destinato agli inquilini morosi incolpevoli. Gli articoli da 7 a 9 e l'articolo 13 recano ulteriori disposizioni in materia di finanza locale. L'articolo 7 dispone l'erogazione ai comuni di un importo di 2,5 miliardi di euro, a titolo di anticipo su quanto spettante a valere sul fondo di solidarietà comunale istituito dalla legge di stabilità 2013. L'articolo 8 proroga al 30 novembre 2013 il termine per la deliberazione del bilancio di previsione 2013 da parte degli enti locali. L'articolo prevede inoltre – e sottolinea che si tratta di un aspetto di un qualche interesse per la Commissione – che le delibere e gli altri atti in materia di IMU acquistino efficacia a decorrere dalla data di pubblicazione nel sito istituzionale di ciascun comune e non, come attualmente previsto, da quella di pubblicazione sul c.d. portale del federalismo fiscale previsto dall'articolo 1, comma 3 del decreto legislativo n. 360 del 1998 e gestito dall'Ufficio federalismo fiscale del Dipartimento per le politiche fiscali del Ministero dell'economia e delle finanze. A tale proposito esprime perplessità dal momento che appare difficile, a suo giudizio, dimostrare l'effettiva data di pubblicazione nel sito del comune.

L'articolo 9 reca modifiche alla disciplina sull'armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle regioni e degli enti locali, in particolare prolungando di un anno la fase di sperimentazione (si concluderà nel 2015 e non

nel 2014); si interviene altresì sulla disciplina del patto di stabilità interno per incentivare la partecipazione alla sperimentazione. L'articolo 13 prevede un incremento del fondo per il pagamento dei debiti delle pubbliche amministrazioni istituito dal decreto-legge n. 35/2013.

Le disposizioni degli articoli 10 e 11 intervengono su due questioni di rilievo prioritario. L'articolo 10, infatti, prevede il rifinanziamento degli ammortizzatori sociali in deroga. L'articolo 11 reca ulteriori disposizioni di salvaguardia dei cosiddetti « lavoratori esodati ».

Le previsioni dei restanti articoli hanno rilievo finanziario. L'articolo 12, con finalità di reperimento delle risorse destinate a coprire parte degli oneri derivanti dal provvedimento, riduce il limite massimo di fruizione per la detraibilità dei premi di assicurazioni sulla vita e contro gli infortuni. L'articolo 14 estende l'ambito temporale di applicazione delle disposizioni contenute nella legge finanziaria per il 2006 (legge n. 266 del 2005) che avevano introdotto, per i soggetti condannati in primo grado dalla Corte dei conti, la facoltà di chiedere la definizione del procedimento con pagamento di una somma non inferiore al 10 per cento e non superiore al 20 per cento del danno quantificato nella sentenza.

L'articolo 15 reca le disposizioni di copertura finanziaria, nell'ambito delle quali sono compresi gli interventi di diretto interesse della Commissione trasporti. Dopo aver autorizzato (commi 1 e 2) l'emissione di nuovi titoli di Stato per un importo fino a 8.000 milioni di euro nel 2013 per garantire la liquidità necessaria per le misure di pagamento dei debiti della P.A. previste dall'articolo 13, l'articolo 15 quantifica gli oneri complessivi del provvedimento. Questi, ad esclusione dell'articolo 9, comma 6, in materia di modifica del patto di stabilità interno, che ha una sua autonoma copertura, ammontano a 2.934,4 milioni di euro per l'anno 2013, 553,3 milioni di euro per l'anno 2014, 617,1 milioni di euro per l'anno 2015 e 486,1 milioni di euro a decorrere dal 2016. A copertura di tali oneri, la lettera a) del

comma 3 dell'articolo prevede che 300 milioni di euro per il 2013 siano reperiti attraverso riduzione delle disponibilità di competenza e di cassa delle spese per consumi intermedi e investimenti fissi lordi, secondo quanto indicato nell'allegato 2 del decreto. Tale allegato stabilisce, per quanto concerne il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, riduzioni per 2,65 milioni di euro delle dotazioni per consumi intermedi (su una dotazione complessiva di 69,25 milioni) e di 34,34 milioni di euro di quelle per investimenti fissi lordi (su un totale di 544,30 milioni).

La lettera b) prevede inoltre, sempre con finalità di copertura degli oneri del provvedimento, la riduzione, pari a complessivi 675,8 milioni di euro per l'anno 2013, di specifiche autorizzazioni legislative di spesa indicate dall'allegato 3.

Segnala che alcune di queste autorizzazioni di spesa sono iscritte nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Si tratta, in primo luogo, della riduzione di 10 milioni di euro dell'autorizzazione di spesa relativa al finanziamento del Comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori (articolo 2, comma 3 del decreto-legge n. 451 del 1998); secondo indicazioni fornite dalla Ragioneria generale dello Stato, la disponibilità residua sulla voce di bilancio in questione, al netto di impegni e accantonamenti, risulta pari a 8.618.833 euro. È quindi ridotta di 5 milioni di euro l'autorizzazione di spesa, relativa alla copertura finanziaria della riduzione dei canoni di concessione demaniale per gli aeroporti (articolo 11-*decies*, comma 3, del decreto-legge n. 203 del 2005). La disponibilità residua risulta pari a 22.493.136 euro. È infine ridotta di 30 milioni di euro, l'autorizzazione di spesa di cui « all'articolo 5, comma 1, punto C » della legge n. 7 del 2009 relativa al finanziamento delle opere infrastrutturali previste dal Trattato di amicizia Italia-Libia del 2008. In tale caso la disponibilità residua risulta pari a 20 milioni di euro.

Ulteriori riduzioni di spesa disposte ai sensi della lettera b), pur intervenendo su voci di bilancio iscritte in altri stati di

previsione, interessano aspetti di competenza della Commissione. In particolare fa presente che è ridotta, nell'ambito dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, l'autorizzazione di spesa relativa all'esenzione dal pagamento del canone RAI per i soggetti ultrasettantacinquenni con reddito inferiore a sette mila euro annui (articolo 1, comma 132 della legge n. 244 del 2007). La riduzione operata è pari a 3 milioni di euro e, sulla base dei dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato, la disponibilità effettivamente residua è di 7.178.755 euro. Sempre nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, è ridotto di 300 milioni di euro il contributo in conto impianti a Ferrovie dello Stato Spa (articolo 1, comma 86, della legge finanziaria per l'anno 2006, legge n. 266 del 2005). La disponibilità residua risulta pari a 1.635.194.174 euro.

È infine ridotto di 3 milioni di euro, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico il fondo per l'erogazione dei contributi per l'acquisto di veicoli ibridi o elettrici (articolo 17-*undecies* del decreto-legge n. 83 del 2012), sul quale rimane una disponibilità di 35.991.476 euro.

La successiva lettera *d*) del comma 3 dell'articolo 15 prevede per l'anno 2015 una riduzione di 100 milioni di euro dell'autorizzazione di spesa recata dall'articolo 7-*ter*, comma 2, del decreto-legge n. 43 del 2013 relativa al potenziamento della rete ferroviaria nazionale con priorità per la realizzazione del terzo valico dei Giovi e del quadruplicamento della linea Fortezza-Verona di accesso sud alla galleria di base del Brennero. L'autorizzazione prevedeva uno stanziamento decennale, di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2024. Ricorda che, in base agli ultimi dati disponibili (aggiornati al settembre 2012), il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona (attualmente allo stadio di progetto preliminare) reca un costo di complessivi 2.412,41 milioni di euro, finanziati dall'autorizzazione di spesa in esame e da ulteriori 102,6 milioni di euro.

Per quanto concerne il Terzo Valico dei Giovi richiama, in base ai dati contenuti nell'ultimo Allegato infrastrutture dello scorso aprile, la situazione dei diversi lotti di realizzazione, indicando le risorse disponibili, sempre al netto dell'autorizzazione di spesa del decreto-legge n. 43 del 2013. Il primo lotto dell'opera, in fase di realizzazione, ha un costo di 718 milioni di euro, interamente coperto; il secondo lotto, per il quale si è in attesa del progetto esecutivo, ha un costo di 860 milioni di euro, anch'esso totalmente coperto; risultano invece ancora totalmente da finanziare i lotti terzo, quarto, quinto e sesto, tutti in fase di progetto definitivo, ed i cui costi ammontano, rispettivamente a 1510 milioni, 1.340 milioni; 1.200 milioni e 650 milioni di euro, per i quali deve essere ancora individuata la copertura finanziaria. Ritiene quindi evidente come l'autorizzazione di spesa recata dal decreto-legge n. 43 del 2013 risulti essenziale ai fini della prosecuzione degli interventi in questione. Tale autorizzazione, a seguito della riduzione operata, ammonta, per il 2015, a soli 20 milioni di euro.

Con riferimento alle disposizioni di copertura finanziaria del provvedimento in esame ritiene opportuno che il Governo fornisca alla Commissione alcuni elementi di chiarimento. In primo luogo occorre che siano fornite rassicurazioni sul fatto che le riduzioni delle autorizzazioni di spesa operate dal provvedimento in esame non pregiudichino la realizzazione degli interventi finanziati dalle suddette autorizzazioni. Ciò vale in particolare per il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona e per la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, importanti interventi infrastrutturali, entrambi inseriti nei corridoi della rete transeuropea dei trasporti. Osservo inoltre che in questo caso si opera la riduzione di uno stanziamento autorizzato di recente in sede di conversione del decreto-legge n. 43 del 2013.

Relativamente alla riduzione dell'autorizzazione di spesa per gli interventi infrastrutturali previsti dal Trattato Italia-Libia, fatto in ogni caso salvo l'adempimento degli obblighi internazionali assunti

dall'Italia, segnala che il riferimento normativo dell'autorizzazione di spesa dovrebbe essere più precisamente individuato nell'articolo 8 del Trattato, piuttosto che nell'articolo 5, comma 1, « p. C ».

Segnala infine che, sia con riferimento alla riduzione delle dotazioni per investimenti fissi lordi dei Ministeri, sia con riferimento alla riduzione delle autorizzazioni di spesa per il potenziamento della rete ferroviaria nazionale, si tratta di risorse di conto capitale destinate alla copertura di spese di parte corrente. Potrebbe quindi configurarsi un'ipotesi di dequalificazione della spesa.

Pur ribadendo l'opportunità, per quanto concerne specificamente gli interventi di copertura finanziaria, che il Governo fornisca i chiarimenti relativi agli aspetti sopra evidenziati, preannuncia in ogni caso la presentazione di una proposta di parere favorevole sul provvedimento in esame.

Nicola BIANCHI (M5S) evidenzia elementi di criticità nel provvedimento legati alla previsione di numerosi tagli agli investimenti infrastrutturali. Condivide l'osservazione del relatore in merito all'imprecisione nell'individuazione del riferimento normativo relativo all'autorizzazione di spesa per il trattato di amicizia Italia-Libia e concorda con la riduzione di spesa recata all'albo centrale degli autotrasportatori che al momento della propria istituzione, nel 1998, era stato finanziato con risorse pari a 140 miliardi di lire. Chiede, infine, un chiarimento al relatore sul riferimento normativo relativo al decreto-legge n. 203 del 2005, che a suo giudizio dovrebbe essere correttamente individuato nel comma 1, anziché, come previsto dal provvedimento, nel comma 3.

Stefano QUARANTA (SEL) esprime la propria contrarietà di principio al provvedimento in esame, in quanto ritiene che le misure in esso contenute sull'IMU rappresentino una sorta di prezzo politico nei confronti del centrodestra. Ritiene che sarebbe assai stato più equo ed opportuno prevedere l'esenzione dall'imposta solo

per i soggetti economicamente più deboli. Esprime altresì forti perplessità sull'introduzione della *service tax* dal momento che tale imposta andrà a colpire anche gli inquilini in un momento in cui sono state contestualmente ridotte le risorse del Fondo sociale per gli affitti. Tali misure inoltre comportano una situazione finanziaria di grave incertezza per i comuni, come dimostra l'esigenza stessa di differire al 30 novembre l'approvazione dei bilanci per l'anno in corso. Anche l'importo della somma attribuita ai comuni come compensazione per le minori entrate rischia di dimostrarsi insufficiente. Ritiene infine che le misure di copertura finanziaria previste dal provvedimento siano inique, in quanto vanno a colpire settori molto rilevanti in relazione sia alla tutela sociale che allo sviluppo economico sostenibile, e incerte riguardo al gettito che dovranno fornire come è il caso della sanatoria sui giochi.

Michele Pompeo META, *presidente*, in ragione dell'imminenza dei lavori dell'Assemblea e della necessità di procedere alla riunione dell'Ufficio di presidenza della Commissione, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.50.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.50 alle 16.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

SEDE REFERENTE

*Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali.
C. 730 Velo ed altri.*

ALLEGATO 1

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012. (C. 1309 Governo).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012 (C. 1309 Governo),

premesso che:

l'Accordo in esame, nel disciplinare la costruzione e futura gestione della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, costituisce la prosecuzione degli impegni già assunti, in un primo momento, con l'Accordo intergovernativo concluso a Parigi il 15 gennaio 1996 e, successivamente, con l'Accordo tra Italia e Francia, stipulato a Torino il 29 gennaio 2001 e ratificato dal Parlamento italiano con la legge n. 228 del 2002, con il quale è stato definito il tracciato ferroviario e sono stati avviati i lavori preliminari alla sua realizzazione;

l'Accordo in esame, più precisamente, costituisce un protocollo addizionale al citato Accordo tra Italia e Francia del 2001; l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese richiederà peraltro l'approvazione di un ulteriore apposito protocollo separato, che tenga conto, anche sotto il profilo dei finanziamenti, della partecipazione dell'Unione europea al progetto;

la realizzazione e l'entrata in esercizio della nuova linea ferroviaria Torino-Lione rappresenta un obiettivo strategico per il potenziamento della rete dei trasporti italiana, in quanto costituisce uno dei tratti attraverso i quali l'Italia è collegata con la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T); in proposito occorre sottolineare che le competenti istituzioni dell'Unione europea hanno ribadito il ruolo essenziale del Corridoio 5 Lisbona-Kiev, destinato ad essere rinominato Corridoio 3;

la realizzazione di una nuova linea ferroviaria assume di per se stessa un valore strategico, dal momento che la disponibilità di una nuova infrastruttura si tradurrà inevitabilmente in un'intensificazione del ricorso al mezzo ferroviario, che presenta notevoli potenzialità di sviluppo, sia in relazione al trasporto delle persone sia in relazione a quello delle merci, e che potrà garantire un equilibrio tra le diverse modalità di trasporto migliore e più attento alle vitali esigenze di tutela dell'ambiente, in particolare in un'area sensibile come l'arco alpino;

la scelta di favorire lo sviluppo del trasporto ferroviario mediante il potenziamento delle relative infrastrutture trova significativa corrispondenza, sempre nell'area alpina, sul versante dei collegamenti dell'Italia con l'Europa centrale, con analoghe decisioni che sono state assunte da Paesi come la Svizzera, l'Austria e la Germania;

la ratifica dell'Accordo in esame dà attuazione ad atti di indirizzo parlamentare nei confronti del Governo approvati anche nella presente legislatura; più precisamente, in data 5 giugno 2013, l'Assemblea della Camera dei deputati ha adottato le mozioni 1-00033 Costa, 1-00064 Allasia, 1-00066 Vitelli, 1-00068 Speranza ed 1-00069 Giorgia Meloni, che – in continuità con analoghe mozioni adottate nella scorsa legislatura – invitano il Governo a dare definitivamente corso al progetto, nel rigoroso rispetto delle scadenze cronologiche, a proseguire nel dialogo costruttivo con il territorio e con le sue espressioni istituzionali ed associative e, al tempo stesso, a ribadire con forza la propria intolleranza a qualsiasi atto intimidatorio o violento nei confronti del personale e delle strutture nei cantieri, nonché ad assicurare la realizzazione delle opere di riqualificazione dei comuni del territorio, garantendo l'erogazione delle risorse necessarie e sostenendo, anche attraverso specifiche deroghe al patto di stabilità, un piano strategico di ripresa economica del territorio medesimo;

per quanto concerne il dettato dell'Accordo, si evidenzia:

a) con riferimento all'articolo 6, paragrafo 6.4, in relazione alla previsione della nomina del direttore generale e del direttore amministrativo e finanziario del Promotore pubblico, di spettanza della Parte italiana, si segnala l'opportunità che

le competenti Commissioni parlamentari esprimano il proprio parere sulle persone che il Governo intende nominare;

b) con riferimento all'articolo 10, paragrafo 10.1, lettera a), laddove si prevede che l'aggiudicazione e l'esecuzione dei contratti relativi a lavori, servizi e forniture conclusi dal promotore pubblico sono disciplinate dal diritto pubblico francese, nel rilevare che l'omogeneità delle procedure antimafia potrà essere stabilita con un apposito protocollo bilaterale in sede di costituzione del Promotore, si esprime apprezzamento per la delibera del Consiglio di amministrazione della società LTF (Lyon Turin Ferroviaire), con la quale si è stabilito di applicare la normativa e le procedure di maggior cautela di ciascuno dei due Paesi, vale a dire, per quanto attiene al profilo in questione, la normativa e le procedure antimafia italiane,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

valuti la Commissione di merito l'opportunità di prevedere che il Governo italiano sottoponga al preventivo parere delle competenti Commissioni parlamentari le nomine del direttore generale e del direttore amministrativo e finanziario del Promotore pubblico, che, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 6.4, dell'Accordo, spettano alla Parte italiana.

ALLEGATO 2

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012. (C. 1309 Governo).

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE PRESENTATA
DAL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE**

La IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni),

esaminato, per le parti di competenza il provvedimento di ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012;

premesso che l'esame del provvedimento impone imprescindibili valutazioni di carattere generale in merito all'inutilità e dannosità dell'opera la cui realizzazione risulterebbe sotto vari e diversi profili portatrice di effetti negativi sotto il profilo socio economico ed ambientale;

tenuto conto delle gravi criticità in ordine alla conclamata presenza di amianto e uranio nel sottosuolo valsusino che porterebbero a devastazioni ambientali per quei territori;

altresì tenuto conto dell'enorme spreco di denaro pubblico che si aggirerà attorno ai 23 miliardi di euro che risulta essere è 3-4 volte superiore ai costi medi dell'alta velocità francese e che, comunque, unitamente al sistema di appalti e sub appalti che è stato previsto, alzerà l'asticella del rischio di infiltrazioni mafiose.

valutato altresì che a fronte della costruzione di un opera che si appalesa come inutile anche per la costante diminuzione dei traffici merci e passeggeri,

oggi comunque assicurati da Torino a Parigi dal TGV, peraltro utilizzato solo al 30 per cento, la eventuale realizzazione della TAV sottrarrà investimenti a scuola, sanità, innovazione e welfare in un momento storico in cui risorse di tale portata potrebbero ben essere utilizzate ed investite in modo diverso e più redditizio anche per la creazione di posti di lavoro in settori ed ambiti diversi, tenendo conto del rispetto dell'ambiente, della salute, della legalità e delle reali vocazioni socio-economiche del nostro paese;

ritenuto che un investimento così rilevante ed uno sforzo di tale portata se prodotto nella giusta direzione potrà invece condurre alla creazione stabile di un numero di occupati ben superiore a quello individuato e previsto nel documento in esame e che pertanto anche sotto tale profilo il provvedimento di ratifica del trattato si ravvisa come inutile ed anzi dannoso;

ritenuto importante precisare che la Commissione Mobilità 21 francese composta da deputati, senatori e tecnici, presieduta da Philippe Duron, sindaco di Caen e deputato del dipartimento del Calvados, ha presentato, in data 30 giugno, il rapporto di revisione inerente il piano delle infrastrutture all'interno del quale la tratta Lione-Torino è risultata essere classificata come opera di c.d. « priorità secondaria » in relazione sia ai costi che ai tempi;

ritenuto inoltre che una eventuale realizzazione della tratta Torino-Lione do-

vrebbe avvenire subordinatamente alla saturazione della linea esistente, così come disposto dall'articolo 1 dell'accordo firmato tra Italia e Francia per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, successivamente ratificato dal Parlamento francese e da quello italiano con la legge 27 settembre 2002, n. 228;

considerato che nel rapporto di cui sopra viene evidenziato che: «...tenendo conto delle incertezze sul calendario del tunnel di base, non può essere certa che i rischi di saturazione e le sovrapposizioni d'uso che giustificano la realizzazione del progetto si verifichino prima degli anni 2035-2040 »;

ritenuto inoltre che nell'appello del 9 febbraio 2012, rivolto al Presidente del Consiglio dei ministri pro tempore, professor Mario Monti, per chiedere un ripensamento del progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, 360 professori hanno evidenziato come nel corso degli ultimi dieci anni sia diminuita la domanda di trasporto merci e passeggeri e che: « Nel decennio tra il 2000 e il 2009, prima della crisi economica, il traffico complessivo di merci dei tunnel autostradali del Fréjus e del Monte Bianco è crollato del 31 per cento. Nel 2009 ha raggiunto il valore di 18 milioni di tonnellate di merci trasportate, come 22 anni prima. Nello stesso periodo si è dimezzato anche il traffico merci sulla ferrovia del Fréjus, anziché raddoppiare come ipotizzato nel 2000 nella Dichiarazione di Modane sottoscritta dai Governi italiano e francese. La nuova linea ferroviaria Torino-Lione, tra l'altro, non sarebbe nemmeno ad alta velocità per passeggeri perché, essendo quasi interamente in galleria, la velocità massima di esercizio sarà di 220 chilometri orari, con tratti a 160 e 120 chilometri orari, come risulta dalla valutazione d'impatto ambientale presentata dalle Ferrovie italiane. Per effetto del transito di treni passeggeri e merci, l'effettiva capacità della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sarebbe praticamente identica a quella della linea storica, attualmente sottoutilizzata nonostante il suo ammodernamento terminato

un anno fa e per il quale sono stati investiti da Italia e Francia circa 400 milioni di euro »;

considerato che la linea Torino-Lione nasce come linea per passeggeri, diventando solo in un secondo momento, quando si realizza la modestia della domanda da parte dei passeggeri, anche linea merci;

atteso che il costo totale dell'opera, visto che le tratte nazionali sono ancora da stabilire, è ancora da definire. Per le opere programmate entro il 2030, agli 8,5 miliardi della tratta internazionale ne andrebbero sommati altri nove (4 a carico dell'Italia) per un totale di 17,5 miliardi. Mentre per raggiungere il massimo degli standard negli anni si potrebbero raggiungere i 23 miliardi di euro che potrebbero essere destinati ad altri interventi infrastrutturali sicuramente più urgenti e necessari per il Paese;

preso atto che il Promotore pubblico, così come definito nell'articolo 2 dell'Accordo, è un organo comune, dotato di personalità giuridica, costituito e controllato in modo paritetico dagli Stati italiano e francese ed è l'unico responsabile della conclusione e del monitoraggio dell'esecuzione dei contratti, richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall'esercizio della sezione transfrontaliera dell'opera;

rilevato che il Promotore pubblico ha la qualifica di gestore dell'infrastruttura della sezione transfrontaliera e potrà delegare tutte o alcune delle missioni che gli sono state affidate in tale qualità, concludendo accordi con altri gestori di infrastrutture dei due Stati ed è chiamato ad assicurare la direzione strategica e operativa del progetto, essendone responsabile del suo buon fine nei confronti delle Parti e dell'Unione europea;

rilevato che il paragrafo 6.4 dell'articolo 6 dell'Accordo dispone che il Diret-

tore Generale e il Direttore Amministrativo e Finanziario sono nominati dalla Parte italiana;

rilevato che l'articolo 6 dell'Accordo non dispone nel dettaglio le procedure di nomina delle figure di cui sopra e non

tiene conto, in tale procedure, della neo istituita Autorità di regolazione nel settore dei trasporti;

esprime

PARERE CONTRARIO.