IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-01084 Coppola: Mancata adozione del piano nazionale per lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligente (ITS).

5-01091 Catalano: Mancata adozione del piano nazionale per lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligente (ITS) 92

ALLEGATO 1 (Testo della risposta) 96

5-01247 Velo: Ritardi nelle procedure di esame ai fini del rilascio delle patenti di guida nel territorio dell'isola d'Elba 93

ALLEGATO 2 (Testo della risposta) 97

5-01601 Biasotti: Disservizi lungo la tratta ferroviaria Taranto-Metaponto-Potenza-Salerno-Roma 93

ALLEGATO 3 (Testo della risposta) 99

5-01718 Mauri: Realizzazione della « Variante ferroviaria di Cannitello » 94

ALLEGATO 4 (Testo della risposta) 101

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti di Ferrovie dello Stato italiane SpA *(Svolgimento e conclusione)* .. 94

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 95

INTERROGAZIONI

Mercoledì 18 dicembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 9.10.

5-01084 Coppola: Mancata adozione del piano nazionale per lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligente (ITS).

5-01091 Catalano: Mancata adozione del piano nazionale per lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligente (ITS).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Paolo COPPOLA (PD), nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, pur esprimendo soddisfazione per la definizione del piano oggetto dell'interrogazione, di cui auspica una pronta emanazione, sottolinea la forte criticità che caratterizza le procedure all'interno dei ministeri per il perfezionamento di atti amministrativi. Osserva, al riguardo, che il suddetto piano era stato trasmesso già nel mese di maggio alla Presidenza del Consiglio, che soltanto nel successivo mese di ottobre ha inviato

le proprie osservazioni, tali da comportare modifiche nell'attribuzione dei compiti previsti nel piano. Rileva che anche la procedura di acquisizione delle firme dei Ministeri competenti ha richiesto una tempistica a suo parere eccessiva e ritiene che queste lentezze rappresentino un sintomo evidente del malfunzionamento delle amministrazioni ministeriali. Invita, quindi, il rappresentante del Governo a mettere in atto delle opportune iniziative volte a superare l'attuale modalità di lavoro, che sconta lentezze inaccettabili nell'era digitale, affinché vengano date ai cittadini risposte efficienti su questioni importanti e di sostanza, che non possono attendere, per essere attuate, i ritardi della burocrazia.

Ivan CATALANO (M5S), nel condividere quanto detto dal collega Coppola, invita il sottosegretario ad illustrare i contenuti del piano alla Commissione, non appena esso verrà emanato, al fine di permettere ai commissari di averne opportuna contezza.

5-01247 Velo: Ritardi nelle procedure di esame ai fini del rilascio delle patenti di guida nel territorio dell'isola d'Elba.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Silvia VELO (PD), nel ringraziare il sottosegretario per la risposta e per l'impegno in essa espresso di occuparsi fattivamente della questione posta nell'interrogazione, rileva, più in generale, che l'isola d'Elba si trova in una situazione assai particolare, come posto da lei stessa in evidenza nei numerosi atti di sindacato ispettivo presentati finora riguardo a numerose questioni. Osserva infatti che si tratta della più piccola delle grandi isole del Paese, con un numero di abitanti che anche d'inverno è analogo a quello di una grande città di provincia, ma che in essa non sono prestati molti servizi essenziali, di carattere giudiziario, sanitario, scolastico e amministrativo, che penalizzano gli abitanti dell'isola in modo evidente rispetto ai loro concittadini della terraferma. Rileva, inoltre, che la carenza di organico negli uffici della motorizzazione civile della regione Toscana, sottolineata nella risposta, è una questione che si trascina da molti anni e che si ripercuote in modo esponenziale sulla provincia di Livorno. Evidenzia, infatti, che per raggiungere Livorno dall'isola d'Elba occorrono quattro ore e questo non consente ai cittadini dell'Elba di usufruire di servizi necessari in modo efficace. Ritiene che sia più opportuno che siano i funzionari della motorizzazione civile a recarsi all'isola d'Elba con una tempistica stabilita, che consenta l'espletamento delle pratiche senza eccessivi ritardi, che penalizzano e scoraggiano gli utenti e inducono le agenzie di pratiche automobilistiche a trasferire la loro sede presso altre province che garantiscono agli utenti tempi più adeguati. Confida, in ultimo, che lo svolgimento dell'interrogazione a propria firma possa costituire uno stimolo efficace ai fini della tempestiva risoluzione della questione in essa posta.

5-01601 Biasotti: Disservizi lungo la tratta ferroviaria Taranto-Metaponto-Potenza-Salerno-Roma.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Cosimo LATRONICO (FI-PdL), replicando in qualità di cofirmatario, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta articolata, dalla quale si evincono numerosi importanti elementi di informazione, pur non ritenendosi pienamente soddisfatto, raccoglie la disponibilità manifestata dal rappresentante del Governo a seguire la questione oggetto dell'interrogazione. Fa presente che la questione oggetto dell'atto di sindacato ispettivo investe diversi profili: in primo luogo l'esercizio di una tratta che, collegando i due porti di Salerno e Taranto, costituisce un collegamento assai importante che permetterebbe

anche alle realtà portuali citate di usufruire di un adeguato servizio ferroviario e potenziare le loro attività di scambio intermodale nel territorio. In secondo luogo sottolinea la scarsa qualità del servizio ferroviario sulla tratta Taranto-Metaponto-Potenza-Salerno-Roma, che, stando ai dati contenuti nel rapporto Pendolaria, sarebbe tra le dieci peggiori d'Italia, con decine di interruzioni che causano ritardi rilevanti. Osserva che la suddetta tratta è utilizzata per esigenze sanitarie, di studio e di lavoro e pertanto ritiene che debbano essere garantiti ai cittadini di tutto il territorio nazionale i servizi essenziali, senza creare un'Italia a due velocità. Osserva che le giustificazioni di un mancato potenziamento della linea ferroviaria addotte in base a meri parametri di traffico scontano un difetto logico, dal momento che i passeggeri usano i collegamenti ferroviari in ragione della loro efficienza e che, invece, preferiscono il mezzo privato o i collegamenti su gomma, con conseguenze in termini ambientali per la collettività ed economiche per i privati, qualora tali collegamenti non siano efficienti. In ultimo sottolinea la questione della carenza di investimenti sulle infrastrutture, determinata dai limiti imposti dalla finanzia pubblica, e invita il Governo a predisporre programmi di investimenti che non costituiscano un libro dei sogni ma che contengano le sole opere che possono realmente essere realizzate, utilizzando a tal fine anche le risorse inoptate dei Fondi strutturali. Auspica che il Governo possa continuare a seguire attentamente la questione oggetto dell'interrogazione e, più in generale, le problematiche del servizio ferroviario, al fine di porre fine ai numerosi disservizi ferroviari che costituiscono un danno per i cittadini e per le imprese.

5-01718 Mauri: Realizzazione della « Variante ferroviaria di Cannitello ».

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Matteo MAURI (PD), nel ringraziare il sottosegretario per la disponibilità sempre dimostrata a seguire i temi posti dalla Commissione all'attenzione del Governo, ritiene tuttavia che la risposta non sia esaustiva, e rileva che non potrebbe essere altrimenti, dal momento che lo stesso Ministero è in attesa di un parere dell'Avvocatura dello Stato. Pur comprendendo che, per il caso in questione, sono intervenute alcune condizioni del tutto peculiari nel rapporto concessorio, a seguito di modifiche introdotte al quadro normativo di riferimento, sottolinea che ci sono domande legittime poste dai cittadini che necessitano di risposte lineari e concrete, riguardo al completamento dei lavori della variante di Cannitello. Nel ritenere necessario che, nel caso in cui alcuni impegni non possano essere più onorati dalle società affidatarie, dovrebbe essere lo Stato a farsene carico in loro vece, auspica che il Governo continui a vigilare sulla questione oggetto dell'interrogazione e invita il Governo a rendere noto alla Commissione il parere reso dall'Avvocatura dello Stato al riguardo.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 9.50.

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 18 dicembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Ivan CATALANO.

La seduta comincia alle 14.15.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti di Ferrovie dello Stato italiane SpA.

(Svolgimento e conclusione).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso

la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Lamberto CARDIA, *presidente di Ferrovie dello Stato italiane SpA,* e Mauro MORETTI, *amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane SpA*, svolgono una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Silvia VELO (PD), Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), Vincenzo GAROFALO (NCD), Stefano QUARANTA (SEL), Mirella LIUZZI (M5S), Paolo GANDOLFI (PD), Michele MOGNATO (PD), Matteo MAURI (PD), Nicola BIANCHI (M5S) e il presidente Michele Pompeo META.

Mauro MORETTI, *amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane SpA*, risponde ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia i rappresentanti di Ferrovie dello Stato italiane SpA per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 17.25.

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

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 17.25 alle 17.30.

ALLEGATO 1

5-01084 Coppola: Mancata adozione del piano nazionale per lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligente (ITS).

5-01091 Catalano: Mancata adozione del piano nazionale per lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligente (ITS).

TESTO DELLA RISPOSTA

La Direttiva n. 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010, recante « Quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligente nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto », recepita nell'ordinamento nazionale con l'articolo 8 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni nella legge 17 dicembre 2012, n. 221, e con il successivo decreto interministeriale 1° febbraio 2013, n. 39, ha previsto, all'articolo 17, comma 2, che entro il 27 agosto 2012 gli Stati membri comunichino alla Commissione informazioni sulle azioni nazionali previste in materia di sistemi di trasporto intelligenti per i successivi cinque anni.

Il citato decreto interministeriale del 1° febbraio 2013 ha fissato i requisiti per la diffusione, la progettazione e la realizzazione di tecnologie informatiche e della comunicazione applicate ai sistemi di trasporto, alle infrastrutture, ai veicoli e alla gestione del traffico e della mobilità.

In attuazione di quanto sopra, è stato predisposto il *Piano di azione nazionale sui sistemi intelligenti di trasporto* (ITS) che, in data in data 15 maggio 2013, è stato trasmesso dal MIT all'ufficio del Segretario generale della Presidenza del Consiglio, unitamente al relativo schema di provvedimento di adozione, come previsto dall'articolo 12 del predetto decreto interministeriale.

L'articolo 12 di detto decreto attribuiva, infatti, come ho appena accennato, la competenza della predetta comunicazione alla Commissione europea, nonché l'adozione del relativo Piano di azione nazionale sui sistemi intelligenti di trasporto (ITS) alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

In data 15 maggio 2013, il MIT ha provveduto a trasmettere alla PCM lo schema di provvedimento di adozione di detto Piano, corredato dal documento programmatico in parola.

Successivamente, in data 8 ottobre 2013, il Capo del Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio, nel comunicare le osservazioni di competenza al riguardo, ha ritenuto che i compiti attribuiti alla medesima Presidenza dal menzionato decreto interministeriale n. 39 del 2013, dovessero intendersi, invece, come propri dell'estensore del Piano stesso.

Conseguentemente, è stato predisposto uno schema di provvedimento di modifica del suddetto decreto interministeriale, nel quale la competenza delle attività sopra descritte è stata attribuita al MIT.

Lo scorso 12 dicembre è stato completato l'*iter* di acquisizione delle firme dei Ministri concertanti e, in data 13 dicembre, il provvedimento in parola è stato inviato, ai fini della registrazione, ai competenti organi di controllo.

Non appena il cennato provvedimento sarà munito dei necessari visti di controllo i competenti uffici del MIT provvederanno sollecitamente a tutti gli adempimenti previsti dall'articolo 12 del suddetto decreto 39 del 2013.

ALLEGATO 2

5-01247 Velo: Ritardi nelle procedure di esame ai fini del rilascio delle patenti di guida nel territorio dell'isola d'Elba.

TESTO DELLA RISPOSTA

Con riferimento alla problematica segnalata dall'Onorevole interrogante, informo che l'Ufficio motorizzazione civile di Livorno, pur in una situazione di gravissima carenza di organico, determinata da un blocco delle assunzioni nel comparto del pubblico impiego che dura da oltre quindici anni, ha costantemente programmato un considerevole numero di sedute d'esame presso l'isola d'Elba per consentire, ai candidati al conseguimento della patente di guida ivi residenti, di ridurre i disagi legati ai viaggi e alle relative spese.

In particolare, l'Ufficio provvede, in funzione delle richieste pervenute dall'unica autoscuola operante nell'isola, ad effettuare una programmazione trimestrale degli esami, al fine di ottimizzare il numero delle assegnazioni delle sedute svolte nell'isola stessa.

Ciò premesso, deposito un quadro sinottico afferente l'ultimo quadrimestre che riporta sia il numero di sedute richieste che il corrispondente numero di sedute assegnate (vedi tabella allegata), facendo ulteriormente presente che il tempo medio intercorso tra l'esito positivo della teoria e l'effettuazione della prima prova di guida rientra in un lasso temporale tra 60 e 90 giorni, in maniera tale quindi da assicurare, nell'arco di validità di 180 giorni del foglio rosa, l'eventuale ripetizione della seconda prova di guida, prevista qualora la prima avesse avuto esito negativo. I dati citati si riferiscono anche agli esami per la patente AM.

È evidente che tempi più rapidi di evasione delle richieste di sedute d'esame possono essere realizzati solo attraverso un aumento delle unità di risorse di organico con qualifica di esaminatore che purtroppo, allo stato attuale, non risulta possibile. Corre comunque l'obbligo di evidenziare la circostanza che detta situazione di carenza di personale esaminatore è presente in tutta la regione Toscana.

Assicuro, comunque, nella consapevolezza delle oggettive difficoltà logistiche afferenti agli utenti dell'isola d'Elba, il massimo impegno dell'Amministrazione per una adeguata programmazione delle sedute di esame.

A tale riguardo, mi preme evidenziare che già da tempo i competenti uffici del MIT hanno disposto il comando, per alcuni giorni al mese, di funzionari della sede centrale del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici presso l'Ufficio di Livorno, proprio al fine di ridurre il carico operativo dell'Ufficio stesso.

Settembre-Ottobre-Novembre-Dicembre 2013

MESE	ORE RICHIESTE	ORE ASSEGNATE
Settembre	18	24
Ottobre	24	24
Novembre	24	34
Dicembre	24	24

ALLEGATO 3

5-01601 Biasotti: Disservizi lungo la tratta ferroviaria Taranto-Metaponto-Potenza-Salerno-Roma.

TESTO DELLA RISPOSTA

In relazione alle problematiche segnalate dall'Onorevole interrogante sono state assunte informazioni presso la società Ferrovie dello Stato.

Al riguardo, informo che l'offerta di media lunga percorrenza riguardante la linea Taranto-Metaponto-Potenza-Salerno-Roma è costituita giornalmente da 2 coppie di treni *Intercity* ed è inserita nel Contratto di Servizio 2009-2014, stipulato dal Ministero delle infrastrutture e trasporti, il Ministero dell'economia e finanze e Trenitalia in quanto i citati collegamenti presentano un rapporto costi/ricavi negativo a causa delle basse frequentazioni.

Come è noto, infatti, la caratteristica dei treni oggetto del Contratto è quella di non essere economicamente sostenibili da parte di Trenitalia e, quindi, i Ministeri contraenti, nell'ambito delle risorse di cui dispongono, erogano corrispettivi in coerenza con quanto stabilito nel Piano economico-finanziario, anch'esso inserito nel Contratto; in tale ambito, pertanto, vengono gestiti sia la programmazione dei servizi contrattualizzati, che comprende, fra l'altro, numero e tipologia dei collegamenti, itinerari e fermate, sia la determinazione delle tariffe applicabili.

Il Contratto prevede anche standard di qualità e specifici meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

Devo far presente al riguardo che, nonostante i collegamenti in esame siano caratterizzati come ho appena riferito da un elevato differenziale tra costi e ricavi, gli stessi sono stati confermati nel nuovo orario ferroviario del 2014.

Tuttavia, allo stato, considerata l'invarianza delle risorse disponibili ed il permanere dello svantaggio infrastrutturale in quanto la linea, ancora oggi, come peraltro evidenziato anche dagli Onorevoli interroganti, è in parte a binario semplice, tali collegamenti non appaiono suscettibili di ulteriori incrementi in termini di volumi e qualità.

Relativamente agli ulteriori specifici rilevi avanzati dagli Onorevoli interroganti in merito alla qualità del servizio tra Taranto, Potenza e Roma, Ferrovie dello Stato ha fatto presente che:

per le due coppie di IC Taranto-Potenza-Roma vengono attualmente impiegati convogli allestiti con le nuove carrozze *Intercity* della serie 270: si tratta di materiale rotabile di recente immissione in esercizio dopo un processo di riqualificazione degli impianti e degli arredi, affidato all'industria nazionale del settore;

per tali collegamenti, per i quali si sono verificati alcuni episodi di malfunzionamento (riconducibili essenzialmente alla prima fase di messa in esercizio del materiale rotabile) si è reso necessario il ricorso ad alcuni interventi di natura tecnica, tuttora in corso di svolgimento, che consentiranno progressivamente il ripristino di efficienza di tali rotabili; a breve, comunque, per il servizio *Intercity* in questione, è previsto il reinserimento in esercizio anche delle carrozze del tipo « Frecciabianca », già impiegate in precedenza

sulla stessa linea e attualmente sottoposte a interventi di natura tecnico-manutentiva;

tutto il materiale rotabile impiegato da Trenitalia nei servizi di trasporto sull'intera rete nazionale (e quindi anche sulla linea citata dagli interroganti) è conforme ai requisiti di qualità e sicurezza previsti dalla normativa vigente e viene regolarmente sottoposto ad operazioni di manutenzione programmata secondo piani manutentivi che ciclicamente si ripetono, in base alla percorrenza chilometrica e/o alla scadenza temporale prevista, con varie fasi di controllo, verifiche ed interventi effettuati a livelli differenti, che ne determinano il ciclo di utilizzo.

Per quanto concerne, poi, i fattori infrastrutturali della linea oggetto dell'interrogazione, elenco gli interventi previsti nel Contratto di Programma (CdP) 2012-2016 la cui fase realizzativa tuttavia è, allo stato, ancora da finanziare:

Quadruplicamento Salerno-Battipaglia

Il quadruplicamento si estende da Bivio Salerno a Battipaglia e completa la direttrice Napoli-Battipaglia interessata tra Napoli e Salerno dalla nuova linea « a Monte del Vesuvio » già attivata.

L'intervento è inserito nel CdP 2012-2016 tra le « opere programmatiche » mentre risulto inserito tra le « opere in corso » con un importo di 10 Mio EUR per la progettazione.

Potenziamento Battipaglia-Potenza-Metaponto

La linea Battipaglia-Potenza-Metaponto attraversa in senso longitudinale la parte centrale della Basilicata mettendo in connessione il bacino campano di Salerno e Napoli con quello pugliese di Taranto e Brindisi.

In base alla delibera CIPE 85/2002 è stato elaborato uno studio di fattibilità per migliorare i collegamenti fra Taranto e Brindisi e la Direttrice Tirrenica. Tale studio prevede rettifiche delle curve esistenti per circa il 30 per cento del tracciato e, nella tratta Potenza-Metaponto, una variante a Campomaggiore, in corrispondenza di un tratto di linea in frana.

È stata sviluppata la progettazione preliminare.

Il CdP 2012-2016 include tra le « opere in corso » una prima fase di studio di 2 Mio EUR per la tratta Battipaglia-Potenza, mentre il completamento della progettazione e la realizzazione della tratta figurano tra le « opere programmatiche ».

Anche, per la tratta Potenza-Metaponto una prima fase di studio con un importo di 2 Mio EUR è inclusa tra le « opere in corso » del CdP, mentre il completamento della progettazione e la realizzazione degli interventi sono inseriti tra le « opere programmatiche ».

Taranto-Metaponto

Il progetto di raddoppio della tratta si inserisce nel quadro delle realizzazioni finalizzate a potenziare corridoi alternativi per il traffico merci.

L'intervento mira ad integrare il corridoio che mette in collegamento il porto di Gioia Tauro con Taranto e Bari con una infrastruttura dalle prestazioni omogenee (sagoma, peso assiale, velocità) per alimentare i traffici marittimi da e per i porti di Gioia Tauro e Taranto utilizzando treni porta *container* di grandi dimensioni.

Il CdP include l'intervento tra le « opere in corso » con un importo di 1 Mio EUR e tra le « opere programmatiche » con un importo da finanziare di 339 Mio EUR.

Il Governo seguirà con attenzione gli sviluppi degli interventi in questione affinché possano essere garantiti all'utenza servizi più rapidi ed efficienti.

ALLEGATO 4

5-01718 Mauri: Realizzazione della « Variante ferroviaria di Cannitello »

TESTO DELLA RISPOSTA

L'Onorevole interrogante si riferisce alla cosiddetta « Variante ferroviaria di Cannitello », opera di interesse nazionale propedeutica alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e, in quanto tale, inclusa nel Programma delle Infrastrutture Strategiche di cui alla legge n. 443 del 2001, la cui realizzazione è stata affidata, in forza della delibera CIPE n. 77 del 2009, alla Stretto di Messina S.p.A.

Come correttamente ricordato dall'Onorevole, la « Variante ferroviaria di Cannitello » è stata ultimata ed è attualmente in fase di esercizio, ma restano, ancora da eseguire i correlativi interventi di mitigazione dell'impatto ambientale previsti nell'allegato 1 alla delibera n. 83 del 2006, mediante la quale il CIPE approvò il progetto definitivo dell'opera, e, in particolare, il mascheramento della galleria artificiale e la riqualificazione del lungomare di Cannitello.

In particolare, l'Onorevole interrogante chiede quali iniziative il MIT intenda assumere affinché la società Stretto di Messina ed il contraente generale EUROLINK ottemperino a tutte le prescrizioni introdotte dalla delibera CIPE n. 83 del 2006, a seguito della intervenuta caducazione, per effetto del decreto legge n. 179 del 2012, convertito dalla legge n. 221 del 2012, di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché le convenzioni ed ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria.

Ciò premesso, giova ricordare che l'articolo 34-*decies* del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 e relativa legge di conversione, ha mutato il quadro normativo di riferimento disciplinante la Stretto di Messina S.p.A., concessionaria *ex lege* del Ponte sullo Stretto di Messina in forza della legge istitutiva n. 1158 del 1971, recependo con alcune variazioni le medesime disposizioni già contenute nell'articolo 1 del decreto-legge 2 novembre 2012, n. 187, non convertito, ma i cui effetti sono stati comunque fatti salvi dall'articolo 1, comma 2, della citata legge n. 221 del 2012.

In particolare, il citato articolo 34-*decies*, commi 1, 8 e 9, del citato decreto-legge n. 179 del 2012 ha previsto, a tutela della finanza pubblica ed in considerazione della sfavorevole congiuntura economica internazionale, una speciale procedura, articolata in più fasi, per la verifica della perdurante sostenibilità del piano economico finanziario del Ponte, il cui avvio presupponeva, entro il termine perentorio del 1° marzo 2013, la stipula tra la società Stretto di Messina S.p.A. ed il contraente generale di un apposito atto aggiuntivo al contratto tra i medesimi intercorso destinato a recepire le nuove disposizioni, pena:

la automatica caducazione, con effetto a decorrere dalla data di entrata in vigore del menzionato decreto-legge n. 187 del 2012, di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché le convenzioni ed ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria;

la conseguente messa in liquidazione della Stretto di Messina S.p.A. e contestuale nomina di un Commissario Liquidatore che dovrà concludere le operazioni

entro e non oltre un anno dalla nomina, mediante decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze.

Non essendo stato posto in essere il prescritto atto aggiuntivo tra soggetto aggiudicatore e contraente generale, si è verificato, a decorrere dal 2 novembre 2012, il suddetto effetto caducatorio, segnalato anche dall'Onorevole interrogante, e, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 aprile 2013, registrato presso la Corte dei conti in data 22 aprile 2013, la Stretto di Messina S.p.A. è stata posta in liquidazione, con contestuale nomina del Commissario Liquidatore Prof. Vincenzo Fortunato.

Allo stato è, dunque, pendente il procedimento di liquidazione della Stretto di Messina S.p.A., il quale, fatte salve le disposizioni speciali contenute nell'articolo 34-*decies* del decreto-legge n. 179 del 2012, nonché quelle di cui alla legge n. 1158 del 1971 o discendenti dallo *status* di società a capitale interamente pubblico, è retto dalla vigente normativa in materia dettata dal codice civile per le società per azioni.

Siffatto mutato contesto normativo pone, in sede di applicazione, alcune rilevanti questioni giuridiche, amministrative ed operative, che il MIT ha in corso di approfondimento e si riserva di definire, anche avvalendosi del supporto degli Organi consultivi e della collaborazione della Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione.

Al riguardo, evidenzio che i competenti uffici del MIT sono in attesa di ricevere specifico parere in ordine al completamento dei lavori della Variante di Cannitello che, già da tempo, hanno provveduto a chiedere all'Avvocatura dello Stato ed al soggetto deputato a provvedervi, con il quale dovrebbero essere fornite le necessarie delucidazioni al fine di porre in essere gli interventi di mitigazione indicati dal CIPE.

Quanto sopra, al fine di individuare, in tempi brevi, l'*iter* che consenta di dare soddisfazione all'interesse delle comunità locali alla completa realizzazione degli interventi di mitigazione dell'impatto ambientale della « Variante ferroviaria di Cannitello ».