

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 43/2013: Disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali, in favore delle zone terremotate del maggio 2012 e per accelerare la ricostruzione in Abruzzo e la realizzazione degli interventi per Expo 2015. Trasferimento di funzioni in materia di turismo e disposizioni sulla composizione del CIPE. C. 1197 Governo, approvato dal Senato (Parere alla VIII Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	139
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	148
ALLEGATO 2 (<i>Parere alternativa di parere presentata dal gruppo MoVimento 5 Stelle</i>)	151
ALLEGATO 3 (<i>Proposta alternativa di parere presentata dal gruppo Sinistra Ecologia e Libertà</i>) ..	153
Sui lavori della Commissione	146
AUDIZIONI INFORMALI:	
Audizione della Fondazione Bruno Kessler, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali »	147
AVVERTENZA	147

SEDE CONSULTIVA

Martedì 18 giugno 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO, indi del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 11.20.

DL 43/2013: Disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali, in favore delle zone terremotate del maggio 2012 e per accelerare la ricostruzione in Abruzzo e la realizzazione degli interventi per Expo 2015. Trasferimento di funzioni in materia di turismo e disposizioni sulla composizione del CIPE.

C. 1197 Governo, approvato dal Senato.
(Parere alla VIII Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte in via preliminare che il presidente dell'VIII Commissione Ambiente, onorevole Rea-lacci, ha scritto al Presidente della Camera per evidenziare la ristrettezza dei tempi disponibili per le Commissioni e per l'Assemblea della Camera, al fine di svolgere l'esame del provvedimento in oggetto, dal momento che il Senato ha protratto l'esame in prima lettura per 47 giorni rispetto ai 60 entro cui, sulla base del dettato costituzionale, deve intervenire la conversione in legge. Ciò impedisce di fatto alla Camera un'adeguata analisi del testo e pregiudica la stessa possibilità per gli organi della Camera di approvare modificazioni rispetto a quanto approvato dall'altro ramo del Parlamento. Le difficoltà evidenziate sono aggravate dal fatto che, nel corso dell'esame in prima lettura,

il Senato ha introdotto numerose modifiche, che hanno ampliato notevolmente i contenuti del decreto approvato dal Governo. Come ha evidenziato il presidente Realacci, le modifiche approvate dal Senato non risulterebbero coerenti con gli stringenti criteri di ammissibilità che sono adottati dalla Camera dei deputati e con i rilievi sulla dilatazione dei contenuti nei decreti-legge espressi in più occasioni dal Presidente della Repubblica e avvalorati da recenti sentenze della Corte Costituzionale. Auspica, pertanto, che anche la Commissione Trasporti condivida il contenuto della lettera del presidente dell'VIII Commissione ed esprima il proprio sostegno alla richiesta di una migliore organizzazione dei tempi relativi all'esame dei disegni di legge di conversione dei decreti-legge.

Michele MOGNATO (PD), *relatore*, fa presente che il decreto-legge n. 43 del 2011 giunge all'esame della Camera significativamente ampliato nei suoi contenuti a seguito dell'esame del Senato. Osserva che sia alcune disposizioni del testo originario sia alcune delle modifiche inserite nell'altro ramo del Parlamento attengono alla competenza della IX Commissione trasporti. Per quanto riguarda le disposizioni presenti nel testo originario del decreto, giudica opportuno soffermarsi sui commi 2 e 3 dell'articolo 1 i quali, in relazione alla dichiarazione di Piombino quale area di crisi industriale complessa operata dal comma 1 dell'articolo 1, prevedono la nomina, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, del Presidente della Regione Toscana come commissario straordinario al fine di assicurare la realizzazione degli interventi necessari al raggiungimento delle finalità portuali previste dal piano regolatore portuale. Sottolinea che nel corso dell'esame al Senato è stato specificato che ciò dovrà avvenire attuando, prima di qualsiasi intervento, il piano di caratterizzazione e bonifica dei sedimenti. Il Commissario non ha diritto ad alcun compenso né ad indennità, rimborsi spese e emolumenti comunque denominati. Il Commissario rimarrà in ca-

rica per un anno ma il suo mandato potrà essere prorogato, sempre con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

In proposito, ricorda che nel settembre 2012 ha avuto esito positivo la valutazione di impianto ambientale del progetto relativo al nuovo piano regolatore del porto di Piombino. Evidenzia che il termine per la realizzazione degli interventi è stato fissato in dodici anni. Insieme, segnala che, anche sulla base di una delibera del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 2013, il porto di Piombino appare destinato ad ospitare le operazioni di smantellamento della Costa Concordia. Infatti, con tale delibera si è autorizzato il Commissario straordinario delegato per l'emergenza ambientale conseguente al naufragio della nave Costa Concordia ad adottare i provvedimenti necessari al suo trasporto nel porto di Piombino e al suo smantellamento. Tuttavia, segnala anche che nel corso dell'esame al Senato il governo ha accolto un ordine del giorno che impegna il Governo a «valutare attentamente la scelta della struttura più idonea a livello nazionale per accogliere il relitto della nave Costa Concordia e per procedere alla demolizione della stessa» nonché «ad adottare ogni opportuna iniziativa volta ad affrontare e superare definitivamente la situazione di crisi che interessa l'area dei cantieri navali di Palermo». Sul punto appare quindi opportuno un chiarimento da parte del Governo.

Rileva che si collega alle disposizioni richiamate anche il successivo comma 5 dell'articolo 1 il quale stabilisce che il CIPE deliberi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, l'approvazione del progetto definitivo del lotto n. 7 (tratto tra l'intersezione della strada statale n. 388 e lo svincolo del Gagno) della bretella di collegamento al porto di Piombino dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia, nonché l'approvazione del nuovo piano economico dell'intera opera Asse autostradale Cecina-Civitavecchia.

Con riferimento alle disposizioni inserite al Senato, richiama, come di interesse per la IX Commissione: il riconoscimento

come area di crisi industriale complessa di un'altra area industriale gravitante intorno ad un porto importante, quella di Trieste (articolo 1, commi 7-*bis* e 7-*ter*); lo stanziamento di 3 milioni di euro per l'anno 2013 per l'acquisto di unità navali destinate al trasporto pubblico locale effettuato per via marittima relativo al trasporto veloce passeggeri tra le città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. La copertura avviene, per 500.000 euro a valere sull'accantonamento del fondo speciale di parte corrente relativo al Ministero dell'economia e per 2.500.000 a valere sulla quota di entrate derivanti dall'incremento, già previsto a legislazione vigente dall'articolo 1 comma 238 della legge finanziaria 2005 (legge n. 311/2004), delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione riassegnate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di cui all'articolo 2 del decreto legislativo n. 190/2002 (articolo 5-*bis*); lo stanziamento di 3,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2013 e 2014 per ripristinare l'operatività della Sala operativa e del Centro VTS della Capitaneria di Porto – Guardia costiera di Genova danneggiati dal tragico incidente del 7 maggio 2013. La copertura avviene mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 145, comma 40, della legge n. 388/2000 relativa al fondo per la promozione di trasporti marittimi sicuri (articolo 5-*quater*).

Di particolare rilievo giudica poi le disposizioni di cui all'articolo 7-*ter*. Il comma 1 dell'articolo 7-*ter* consente l'utilizzo delle risorse stanziate a bilancio per il 2012 e per il 2013 e destinate all'attuazione del contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e RFI – parte servizi eccedenti rispetto al fabbisogno indicato nel contratto al finanziamento degli interventi di manutenzione straordinaria previsti dal medesimo contratto di programma nella parte investimenti. Il riferimento deve intendersi come al nuovo contratto di programma tra RFI e Ministero delle infrastrutture per il pe-

riodo 2012-2016 che si concretizzerà, in coerenza con la delibera CIPE n. 4/2012, in due atti distinti, entrambi in corso di stipulazione: la parte servizi (lo schema di contratto è stato approvato dal CIPE il 18 marzo 2013) chiamata a gestire la manutenzione ordinaria e straordinaria e le attività di *safety*, *security* e navigazione; la parte investimenti (lo schema di contratto è stato siglato da RFI e dal Ministero il 12 marzo 2013 ed è attualmente all'esame del CIPE) concentrata sul completamento delle opere in corso e l'avvio di opere prioritarie nell'ambito dei progetti di investimento finalizzato all'ammodernamento e lo sviluppo dell'infrastruttura.

Al riguardo, posto che gli schemi dei contratti non sono stati ancora trasmessi al Parlamento, ritiene opportuno che il Governo fornisca elementi in ordine alle grandezze economiche coinvolte.

I commi 2 e 3 dell'articolo 7-*ter* recano uno stanziamento decennale, coperto a valere dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2024 per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria, con priorità per la realizzazione del terzo valico dei Giovi (inserito nel corridoio europeo 9 Genova-Rotterdam) e per il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona di accesso sud alla galleria del Brennero (inserito nel corridoio europeo 5 Helsinki-La Valletta).

In proposito, ricorda che il CIPE nella seduta del 31 maggio 2013 ha autorizzato la realizzazione del secondo lotto costruttivo della Galleria del Brennero per 297 milioni di euro, assegnando a RFI Spa circa 25 milioni di euro per il completamento della copertura finanziaria del primo lotto costruttivo, prendendo altresì atto dell'incremento del costo a vita intera dell'opera a 4.865 milioni di euro.

Per quanto concerne il terzo valico dei Giovi, segnala che, in base all'ultimo allegato Infrastrutture del Documento di economia e finanza (DEF) di aprile 2013, il primo lotto dell'opera (in fase di realizzazione) avrà un costo di 718 milioni di

euro (totalmente coperto); il secondo lotto (per i quali si è in attesa del progetto esecutivo) di 860 milioni di euro (anch'esso totalmente coperto); i lotti terzo, quarto, quinto e sesto (per tutti i quali si è in fase di progetto definitivo) di, rispettivamente, 1.510 milioni, 1.340 milioni, 1.200 milioni e 650 milioni di euro, per i quali deve essere ancora individuata la copertura finanziaria.

Sottolinea che su materia significativa interviene anche l'articolo 7-*quater* il quale prevede un'esclusione dai vincoli del patto di stabilità interno, nel limite di 10 milioni di euro annui per il triennio 2013-2015, dei pagamenti relativi all'attuazione degli interventi di riqualificazione del territorio nell'ambito della realizzazione del collegamento internazionale Torino-Lione. Alla compensazione dei relativi effetti finanziari, che si esplicano soltanto in termini di cassa, si provvede mediante corrispondente utilizzo del Fondo di cassa finalizzato a provvedere nel caso di effetti finanziari non previsti conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali destinati a spese di investimento.

Segnala infine che, con una modifica al disegno di legge di conversione (articolo 1 del disegno di legge, commi da 9 a 14) è stata riformulata la composizione del CIPE, riferendola alla nuova struttura del Governo e alle nuove denominazioni assunte dai ministri. All'interno di questa riformulazione è stata però inserita una disposizione che potrebbe avere conseguenze sostanziali in quanto si prevede che il ruolo di segretario del CIPE possa essere svolto non esclusivamente da un sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio ma da qualsiasi ministro o sottosegretario.

Mirella LIUZZI (M5S) si associa alle considerazioni del presidente sulla ristrettezza dei tempi per l'esame e, a nome del proprio gruppo, dichiara di condividere pienamente la lettera del presidente Rea-lacci. Passando al merito del decreto-legge in esame, con riferimento all'articolo 1, che riconosce l'area industriale di Piombino come area di crisi industriale com-

plexa, si dichiara favorevole, a nome del proprio gruppo, al riconoscimento del carattere di emergenza conseguente alla tragedia della nave Concordia, e quindi della necessità di bonifica con la rimozione dei sedimenti ma, in tale quadro non reputa necessario quanto disposto dal comma 5. Osserva infatti che tale disposizione prevede che, al fine di consentire la realizzazione degli interventi infrastrutturali destinati all'area portuale di Piombino, il CIPE, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, deliberi riguardo al progetto definitivo relativo al lotto n. 7, trasferendo l'impegno finanziario alla concessionaria Società Autostrada Tirrenica (SAT), in conformità e in coerenza, con il piano economico finanziario dell'intera opera dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia. Ricorda che la delibera CIPE n. 85 del 2012, citando precedenti deliberazioni, ha stabilito che il lotto n. 7 fosse considerato lotto compensativo del lotto n. 2, anche se a sé stante dal punto di vista procedurale, vincolando però la realizzazione dei restanti lotti all'approvazione del progetto definitivo del lotto n. 7. Ricorda che successivamente, in data 8 marzo 2012, con delibera 176/2012 il comune ha approvato il « progetto Piombino », ratificato il successivo 27 luglio 2012 dalla Regione Toscana. Rammenta, inoltre, che i progetti di adeguamento dell'accessibilità stradale alla città e al porto di Piombino sono stati avviati con il Protocollo d'intesa stipulato tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, regione Toscana, provincia di Livorno, comune di Piombino, Autorità Portuale di Piombino, ANAS SpA, SAT SpA, Camera di Commercio, industria, artigianato e agricoltura di Livorno, sottoscritto in data 11 dicembre 2010. Ricorda, altresì, che come stabilito dall'articolo 6 del protocollo di intesa dell'11 novembre del 2010, il ministero si impegna a trovare la somma mancante di 25 milioni di euro per la completa copertura finanziaria dell'opera. Segnala che, sempre nel suddetto articolo, la Regione Toscana si impegna a con-

tribuire per 20 milioni di euro e la Camera di Commercio, industria, artigianato e agricoltura di Livorno per 1 milione di euro, garantendo già nel 2010 tale somme. Rileva, pertanto, che la somma totale del lotto, secondo quanto descritto dal Progetto Piombino ammonterebbe dunque a 46 milioni di euro, pari al 10 per cento circa del totale rispetto all'ammontare del lotto 2, di ben 498.3 milioni di euro complessivi. Sottolinea che il comma 5 del decreto-legge in esame, che assegna anche l'ultimo tratto di bretella alla società SAT SpA, a suo giudizio non si configura affatto come un'urgenza di carattere ambientale, anzi sembra un « cavallo di Troia » tecnico, volto a superare gli ostacoli procedurali, di tutela ambientale che tengono fermi i progetti degli altri lotti. Evidenzia inoltre che, trasferendo tutto l'onere finanziario alla SAT, a suo avviso si giunge alla privatizzazione del lotto, con la conseguenza che la SAT sarà l'unica parte in causa nella definizione dei pedaggi. Rileva, quindi, la necessità che le procedure poste in essere dalla delibera CIPE n. 85 del 2012 e dal Progetto Piombino vengano rispettate per quanto riguarda sia i tempi sia i soggetti.

Rileva che il comma 5 non permette di capire quante risorse effettivamente possa risparmiare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero quante di queste risorse possano essere trasferite o verranno trasferite in qualche modo, o se è prevista una previsione di trasferimento fondi, per la bonifica della nave Costa Concordia.

Con riferimento al comma 2 dell'articolo 1, fa presente che il proprio gruppo ha presentato un emendamento con il quale si intende ribadire che il commissario straordinario intervenga prioritariamente per attuare le bonifiche necessarie, non entrando nel merito della realizzazione della bretella di cui al lotto 7.

Con riferimento all'articolo 5, richiama un recente studio di Assolombarda, aderente a Confindustria, dal quale emerge che molte delle opere previste del progetto Expo 2015 non saranno realizzate entro il termine d'inizio dell'esposizione. Sottoli-

nea che sono state inserite disposizioni volte ad accelerare alcuni progetti che non appaiono direttamente riferiti a Expo 2015, cui non ritiene opportuno che venga data un'ulteriore spinta. In particolare, segnala i progetti di cui ai numeri 1, 2 e 6 della lettera c) del comma 2.2 dell'articolo 14 del decreto-legge n. 112 del 2008, come modificato dal comma 1 dell'articolo 5 del decreto-legge in esame. Evidenzia che a Cascina Merlata insiste un progetto speculativo residenziale di 530.000 mq che non appare correlato alle finalità del progetto Expo 2015, che verrebbe collegato alla viabilità esistente dall'accelerazione data ai lavori dal presente comma.

Per quanto riguarda l'articolo 5-bis, osserva che esso non presenta carattere di urgenza ambientale bensì di garanzia della continuità territoriale e del diritto alla mobilità di chi attraversa lo Stretto. Ritiene scorretto inserire quest'urgenza nell'ambito del decreto-legge in esame, che affronta tematiche del tutto eterogenee; rileva inoltre che la finalità del finanziamento, come emerge dalle dichiarazioni di stampa del ministro Lupi, sarebbero quelle di garantire la prosecuzione del servizio di trasporto marittimo attraverso traghetti. Riterrebbe in ogni caso opportuno, affinché siano attuate le finalità previste, aumentare di 1 milione di euro le disponibilità, dal momento che 3 milioni di euro sono insufficienti a garantire il servizio fino a fine anno. Sottolinea che atto che con la disposizione in esame il Governo ha dovuto porre rimedio ad una inadempienza del governo precedente, ovvero alla mancata definizione del bando di gara assicurando la continuità del servizio, che scadrebbe il 27 giugno 2013.

Con riferimento all'articolo 7-ter evidenzia che sarebbe opportuno che l'azione di Governo fosse orientata a far cambiare rotta alle emergenze infrastrutturali ferroviarie del Paese. Nel sottolineare che l'articolo, per come è formulato, finanzia i progetti di alta velocità ferroviaria, non prevedendo interventi volti all'adeguamento della struttura ferroviaria locale che risulta ancora una volta subordinata a quella nazionale, fa presente che il proprio

gruppo ha presentato un emendamento presso la Commissione di merito, che mira a prevedere l'utilizzo da parte di RFI dei fondi ordinari esclusivamente per spese di manutenzione straordinaria, per far sì che le risorse statali siano destinate all'adeguamento delle infrastrutture locali più arretrate.

Preannuncia quindi la presentazione, da parte del proprio gruppo, di una proposta alternativa di parere.

Stefano QUARANTA (SEL), nel sottolineare che il decreto-legge prevedeva originariamente solo 9 articoli e che nel corso dell'esame presso il Senato il testo si è notevolmente ampliato fino a raggiungere 26 articoli, ritiene che il tema dell'alta velocità Torino-Lione non rappresenti un'emergenza ambientale, e che l'inserimento di tali disposizioni nel decreto-legge costituisca un'occasione per inserire interventi sulle infrastrutture. Sottolineando che sono stati quindi introdotti temi estranei alla materia inizialmente oggetto del decreto-legge, nel ribadire l'orientamento contrario del proprio gruppo alla realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione, già espresso con articolate argomentazioni in occasione della discussione di mozioni in Assemblea su tale tema, preannuncia la presentazione di una proposta alternativa di parere.

Davide CAPARINI (LNA), intervenendo per richiamo al Regolamento, in primo luogo stigmatizza l'assenza del rappresentante del Governo e sottolinea che ciò costituisce un grave pregiudizio all'appropriato svolgimento dei lavori della Commissione. Richiama in proposito l'articolo 37 del Regolamento, ai sensi del quale i rappresentanti del Governo, se richiesti, hanno l'obbligo di assistere alle sedute dell'Assemblea e delle Commissioni. In secondo luogo, in merito alla ristrettezza dei tempi di esame del provvedimento, osserva che è spesso accaduto che l'esame in prima lettura si prolungasse notevolmente. Rileva, peraltro, che il disegno di legge di conversione è stato assegnato alla VIII Commissione in data 13 giugno 2013,

e che, se le Commissioni tenessero seduta anche nelle giornate comprese tra il venerdì e il lunedì, il tempo a disposizione per l'esame sarebbe stato più ampio e avrebbe consentito un maggiore approfondimento del testo.

Ivan CATALANO, *presidente*, condivide la segnalazione del collega Caparini in ordine all'esigenza della presenza del Governo nei lavori di Commissione per un appropriato svolgimento di tali lavori e si fa carico di rappresentare tale esigenza. Osserva peraltro che, secondo le previsioni regolamentari, la partecipazione del Governo alle sedute della Commissione risulta obbligatoria soltanto in sede legislativa e per la votazione di risoluzioni.

Mario TULLO (PD), nel condividere le considerazioni del presidente Realacci in ordine ai tempi di esame del provvedimento, si associa alla richiesta dei colleghi che l'hanno preceduto di segnalare al Governo l'esigenza che un proprio rappresentante sia presente ai lavori della Commissione, anche al fine di rispondere alle osservazioni e alle sollecitazioni che vengono formulate nel corso del dibattito. Per quanto riguarda il provvedimento in esame segnala, in particolare, la necessità di ricevere dal Governo rassicurazioni in ordine al rispetto della tempistica prevista per la realizzazione del terzo valico dei Giovi.

Davide CAPARINI (LNA), intervenendo sul merito del provvedimento, esprime preoccupazione per il fatto che all'interno di un decreto legge con specifici contenuti siano stati inseriti elementi eterogenei cui consegue la difficoltà, da parte della Commissione, di esprimere un parere univoco sul complesso delle misure. Fa presente, infatti, che il proprio gruppo esprimerebbe parere favorevole su alcune disposizioni del decreto-legge, a differenza che su altre, rispetto alle quali rileva alcune criticità. Esprime il proprio disappunto rispetto al metodo utilizzato dal Governo, volto a trattare situazioni con connotazioni simili in modo differenziato, e ritiene invece più

proficuo adottare un approccio sistematico che consenta di trattare le diverse emergenze in modo univoco.

La seduta, sospesa alle 11.50, è ripresa alle 14.10.

Michele MOGNATO (PD), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*).

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA concorda con la proposta di parere del relatore.

Ivan CATALANO (M5S) presenta una proposta alternativa di parere (*vedi allegato 2*). Chiede inoltre un approfondimento al Governo in ordine all'articolo 5-bis del decreto in esame, volto a chiarire la reale finalità delle somme stanziare.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che, come preannunciato nella seduta antimeridiana, anche il gruppo SEL ha presentato una proposta alternativa di parere (*vedi allegato 3*).

Vincenzo GAROFALO (PdL), nel concordare con il parere del relatore, sottolinea che con l'articolo 5-*bis* si intende garantire la continuità territoriale del trasporto marittimo con la Sicilia. Pur apprezzando lo sforzo compiuto dal Governo in questa direzione, giudica insufficienti le risorse stanziare, pari a 3 milioni di euro, e auspica che si pervenga rapidamente alla programmazione di una nuova gara per l'affidamento del servizio.

Davide CAPARINI (LNA) rileva che il provvedimento contiene numerosi ed eterogenei interventi, il che, a suo giudizio, conferma la bontà della posizione contraria del proprio gruppo sul decreto-legge 59 del 2012, rispetto al quale erano state già evidenziate nel corso della legislatura numerose criticità. Esprime perplessità sulle disposizioni del decreto-legge relative alla raccolta dei rifiuti a Palermo e all'emergenza ambientale in Campania e ritiene localistica e impropria per un provvedi-

mento d'urgenza la disposizione relativa alla Galleria Pavoncelli. Rilevando che si tratta di profili che non sono di stretta competenza della Commissione Trasporti, concorda con il parere favorevole del relatore relativamente alle disposizioni di competenza della Commissione, auspicando che il Governo operi un ripensamento sul decreto-legge n. 59 del 2012, che ha evidenziato numerose lacune.

Mario TULLO (PD), approfittando della presenza del rappresentante del Governo, auspica che entrambe le Camere, come già sottolineato dal presidente della VIII Commissione alla Presidente della Camera, possano esaminare compiutamente e con tempi adeguati le misure recate dai provvedimenti d'urgenza, i cui contenuti dovrebbero essere omogenei. Preannuncia inoltre la presentazione di ordini del giorno in Assemblea sul provvedimento, al fine di ottenere le rassicurazioni che i ristretti tempi di esame in Commissione non hanno consentito.

Sandro BIASOTTI (PdL), nel preannunciare il parere favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore, esprime un forte apprezzamento per le disposizioni che stanziare risorse volte alla ricostruzione del Centro VTS del porto di Genova, danneggiato a seguito dell'incidente del 7 maggio scorso, e manifesta perplessità sulle disposizioni relative alle modalità di realizzazione del terzo valico dei Giovi, sulle quali preannuncia la presentazione di un ordine del giorno in Assemblea.

Franco BRUNO (MISTO), pur riconoscendo l'ampio e approfondito lavoro svolto per la predisposizione della proposta di parere del relatore e delle proposte alternative di parere, dichiara l'astensione del proprio gruppo. Pur comprendendo le esigenze di rilancio dell'economia sulla scorta delle quali è stato emanato il decreto in esame, ritiene che il rilancio di zone significative a livello industriale, come ad esempio l'area di Piombino, necessiti di misure diverse da quelle proposte

dal decreto, consistenti sostanzialmente nel trasporto e nello smantellamento della nave Costa Concordia. Nel ritenere che le misure proposte non vadano nell'interesse complessivo del Paese e prevedendo che l'attuazione del decreto necessiti di tempi molto lunghi, che di fatto impediranno al provvedimento di esplicare i propri effetti positivi nell'immediato, esprime altresì perplessità riguardo alla disposizione contenuta nell'articolo 7-ter, che a suo giudizio è una norma di carattere programmatico, che non riveste alcun carattere di urgenza e che dovrebbe essere concertata con il Parlamento.

Silvia VELO (PD) nel far presente di aver seguito attentamente l'iter del decreto-legge per motivazioni di carattere territoriale, sottolinea che si tratta della crisi di un'area industriale, che rappresenta il secondo polo siderurgico del Paese dopo Taranto in cui si produce acciaio a ciclo integrale. Ricorda che la situazione di crisi si protrae dal 2010, che l'azienda è commissariata e quindi in una procedura prefallimentare, e che mantenere la produzione di acciaio a ciclo integrale rappresenta un interesse nazionale, anche in relazione all'emergenza che sta attraversando l'area industriale di Taranto. Ricorda che sulla questione di Piombino c'è un tavolo governativo avviato nel 2010, cui è presente il sottosegretario De Vincenti, che rappresenta il *trait d'union* con il precedente Governo, e che il decreto in esame è stato emanato in attuazione del decreto-legge «sviluppo», che, all'articolo 27 prevedeva che fossero individuate le aree industriali di crisi complessa alle quali destinare risorse. Nel fare presente che l'accelerazione impressa al Piano regolatore portuale è volta a far recuperare competitività al porto di Piombino, evidenza che si utilizzeranno, per le opere ivi previste, risorse già stanziata nell'ottica di salvaguardia di un sito d'interesse nazionale di tipo industriale. Quanto alla vicenda della nave Costa Concordia, nel sottolineare che essa non viene citata nel decreto-legge che dispone in ordine ad opere già previste, osserva che l'isola del

Giglio non può sopportare oltre la presenza del relitto e che a suo giudizio è opportuno, come anche chiesto dal presidente della Regione Toscana, che, nel momento in cui questo viene messo in condizioni di recuperare la propria galleggibilità, venga trasportato nel porto più vicino, al fine di evitare che percorra lunghi tragitti.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA, in ordine alla richiesta di approfondimento dell'onorevole Catalano, ricorda che lo stanziamento di 3 milioni di euro è volto alla prosecuzione di interventi di cui all'articolo 1, comma 1031 della legge finanziaria del 2007, che ha istituito presso il Ministero dei trasporti un fondo destinato all'acquisto di unità navali destinate al trasporto pubblico locale e alla prosecuzione degli interventi di cui al comma 4 dell'articolo 8 del decreto-legge n. 159 del 2007, che autorizza la spesa di 40 milioni di euro per il 2007 per varie finalità tra le quali l'acquisto o il noleggio di navi, l'adeguamento e il potenziamento dei pontili e dei relativi servizi e l'istituzione del sistema informativo dei servizi di mobilità nello Stretto.

Esprime quindi parere contrario sulle proposte alternative di parere presentate dai gruppi del Movimento 5 stelle e SEL, ribadendo che la TAV e Expo 2015 sono rilevanti priorità per l'attuale Governo.

Michele Pompeo META, *presidente*, pone in votazione la proposta di parere del relatore ricordando che, in caso di approvazione, devono considerarsi precluse le proposte alternative di parere.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore (*vedi allegato 1*).

Sui lavori della Commissione.

Michele Pompeo META, *presidente*, segnala che in data 11 giugno 2013 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha accertato che quattro società che svolgono trasporto marittimo con la Sardegna

hanno posto in essere intese restrittive della concorrenza e, le ha sanzionate, con multe pari complessivamente a oltre 8 milioni di euro. La decisione dell'Autorità costituisce un ulteriore segnale in ordine alla situazione di criticità dei collegamenti marittimi con la Sardegna.

Propone pertanto che la Commissione svolga, in tempi assai rapidi, l'audizione del presidente della regione Sardegna e delle società che gestiscono i collegamenti marittimi da e per la Sardegna.

Osserva peraltro che, nei contatti preliminari assunti ai fini dell'organizzazione delle eventuali audizioni, da parte della società Tirrenia CIN è stata rappresentata la difficoltà a prender parte ad un'audizione come quella prospettata.

Roberta OLIARO (SCpI) chiede chiarimenti in ordine all'atteggiamento assunto da Tirrenia CIN.

Michele Pompeo META, *presidente*, esprime sorpresa per tale atteggiamento e, più in generale, per le dichiarazioni rilasciate dall'amministratore delegato della compagnia di navigazione. Per quanto riguarda in modo specifico lo svolgimento dell'audizione, chiarisce che la Commissione non può che invitare i soggetti che intende ascoltare, ai quali è rimessa la facoltà di accogliere o meno l'invito. D'altra parte, anche in considerazione dei finanziamenti pubblici di cui Tirrenia CIN è destinataria, auspica che la società in questione accetti l'invito, che sarà in ogni caso rinnovato, a svolgere l'audizione.

La seduta termina alle 14.40.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 18 giugno 2013.

Audizione della Fondazione Bruno Kessler, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali ».

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.40 alle 15.

AVVERTENZA

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

RISOLUZIONI

7-00011 Dell'Orco: Adeguamento dei guard-rail al fine di diminuirne la pericolosità in caso di impatto di conducenti di veicoli a due ruote.

7-00020 Bergamini: Rischi derivanti dall'uso scorretto dei dispositivi mobili di comunicazione alla guida.

AUDIZIONI INFORMALI

Audizione di rappresentanti di Confetra, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali ».

ALLEGATO 1

DL 43/2013: Disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali, in favore delle zone terremotate del maggio 2012 e per accelerare la ricostruzione in Abruzzo e la realizzazione degli interventi per Expo 2015. Trasferimento di funzioni in materia di turismo e disposizioni sulla composizione del CIPE (C. 1197 Governo).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 26 aprile 2013, n. 43, recante disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali, in favore delle zone terremotate del maggio 2012 e per accelerare la ricostruzione in Abruzzo e la realizzazione degli interventi per Expo 2015. Trasferimento di funzioni in materia di turismo e disposizioni sulla composizione del CIPE (C 1197 Governo),

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge reca diverse misure volte al rilancio dell'area industriale di Piombino; in particolare:

a) ai commi 2 e 3, al fine di assicurare la realizzazione degli interventi necessari al raggiungimento delle finalità portuali ed ambientali previste dal nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP), si prevede la nomina, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, del Presidente della Regione Toscana come Commissario straordinario, autorizzato ad esercitare i poteri di cui all'articolo 13 del decreto-legge 67/1997; il Commissario si avvale dell'Autorità Portuale di Piombino e del Comune di Piombino, quali soggetti attuatori. Si segnala, in proposito, che, dopo il parere favorevole della regione Toscana del 19 gennaio 2012 e quello del Ministero

dei beni culturali del 27 marzo 2012, con decreto del Ministero dell'ambiente del 18 settembre 2012 ha avuto esito positivo la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del progetto relativo al Nuovo Piano Regolatore; con successivo decreto dell'11 dicembre 2012 il termine per la realizzazione del Progetto relativo al Nuovo Piano Regolatore del Porto di Piombino di cui al decreto VIA del 18 settembre 2012 è stato fissato in 12 anni;

b) il comma 5, sostituito durante l'esame al Senato, al fine di consentire la realizzazione degli interventi infrastrutturali destinati all'area portuale di Piombino, stabilisce che il CIPE, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, deliberi l'approvazione di opere necessarie al completamento della bretella di collegamento al porto di Piombino e del nuovo piano economico dell'asse autostradale Cecina – Civitavecchia;

c) il comma 6 prevede la stipula di un Accordo di Programma Quadro tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Autorità portuale di Piombino, la Regione Toscana e il Comune di Piombino, al fine di individuare le risorse da trasferire all'apposita contabilità speciale intestata al Commissario straordinario;

d) il comma 7, sostituito durante l'esame al Senato, reca una deroga al Patto

di stabilità interno per la regione Toscana e per il comune di Piombino con riferimento ai pagamenti effettuati da tali enti per l'attuazione degli interventi infrastrutturali, portuali ed ambientali e per l'area industriale di Piombino, di cui al precedente comma 6;

in relazione alle misure sopra ricordate, occorre segnalare che la delibera del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013 ha autorizzato il Commissario delegato per l'emergenza ambientale conseguente al naufragio della nave Costa Concordia ad adottare i provvedimenti necessari a consentirne il trasporto nel porto di Piombino e lo smantellamento;

nel corso dell'esame del presente provvedimento al Senato, l'ordine del giorno G1.103 (Testo 2), accolto dal Governo nella seduta del 12 giugno 2013, ha impegnato il Governo a valutare attentamente la scelta della struttura più idonea a livello nazionale per accogliere il relitto della nave Costa Concordia e per procedere alla demolizione della stessa;

i commi 7-*bis* e 7-*ter* dell'articolo 1 prevedono che anche l'area industriale di Trieste, in analogia a quanto stabilito per l'area industriale di Piombino, sia riconosciuta come area di crisi industriale complessa;

l'articolo 5-*bis*, introdotto nel corso dell'esame al Senato, autorizza, al comma 1, la spesa di 3 milioni di euro per l'anno 2013 per assicurare la continuazione del servizio pubblico di trasporto marittimo veloce di passeggeri tra le città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, legata all'aumento del traffico passeggeri derivante dall'approssimarsi del periodo estivo e garantire la continuità territoriale nell'area dello stretto di Messina;

l'articolo 5-*quater*, introdotto al Senato, autorizza la spesa di 3,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2013 e 2014 per ripristinare l'efficienza e l'operatività della Sala operativa e del Centro VTS (Vessel Traffic System – sistema di controllo del traffico marittimo) della Capi-

taneria di porto – Guardia costiera di Genova e dei mezzi navali addetti al servizio di pilotaggio portuale, danneggiati in occasione del sinistro marittimo occorso nel porto di Genova in data 7 maggio 2013; la copertura finanziaria della spesa è reperita attraverso una corrispondente riduzione, per gli anni 2013 e 2014, dello stanziamento relativo al fondo per la promozione, anche tramite studi e ricerche, di trasporti marittimi sicuri, che, a decorrere dal 2002 è destinato, nella misura dell'80 per cento, al sostegno dell'alta formazione professionale nel settore nautico;

l'articolo 7-*ter*, introdotto nel corso dell'esame al Senato, consente, al comma 1, l'utilizzo delle risorse stanziate in bilancio per gli anni 2012 e 2013 per il contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A-parte servizi, che siano eccedenti cioè residuali rispetto all'effettivo fabbisogno come indicato nel contratto stesso, per il finanziamento degli interventi di manutenzione straordinaria previsti dal contratto di programma – parte investimenti, da sostenere dalla stessa società negli anni 2012 e 2013, inclusi nel medesimo contratto. In considerazione della peculiarità dell'utilizzo di finanziamenti relativi al contratto di programma per servizi, sarebbe opportuno che il Governo fornisse un'indicazione degli interventi di manutenzione straordinaria per i quali tali risorse risulterebbero necessarie e assicurasse che la misura adottata non comporti conseguenze negative per quanto concerne l'adempimento degli impegni previsti dalla parte servizi del contratto di programma;

il comma 2 del medesimo articolo 7-*ter* reca uno stanziamento decennale di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2024, per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale, prevedendo che lo stanziamento venga attribuito con delibere del CIPE, con priorità agli interventi per la realizzazione del terzo valico dei Giovi e per il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona di

accesso sud alla galleria di base del Brennero; la copertura del finanziamento è effettuata a valere sull'accantonamento del fondo speciale di conto capitale relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Si ricorda, in proposito, che il terzo valico dei Giovi rientra nel corridoio transeuropeo n. 9 Genova-Rotterdam che comprenderà appunto i collegamenti ferroviari Genova-Milano-Novara (cosiddetto « terzo valico appenninico ») mentre la linea Fortezza-Verona di accesso sud alla galleria di base del Brennero rientra nel corridoio transeuropeo di trasporti n. 5

Helsinki-La Valletta che comprenderà il tunnel di base del Brennero nonché i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valletta;

l'articolo 7-*quater* esclude dai vincoli del Patto di stabilità interno i pagamenti relativi all'attuazione degli interventi di riqualificazione del territorio finalizzati all'esecuzione del progetto TAV Torino-Lione,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

ALLEGATO 2

DL 43/2013: Disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali, in favore delle zone terremotate del maggio 2012 e per accelerare la ricostruzione in Abruzzo e la realizzazione degli interventi per Expo 2015. Trasferimento di funzioni in materia di turismo e disposizioni sulla composizione del CIPE (C. 1197 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 disegno di legge di conversione del decreto-legge 26 aprile 2013, n. 43, recante disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali, in favore delle zone terremotate del maggio 2012 e per accelerare la ricostruzione in Abruzzo e la realizzazione degli interventi per Expo 2015. Trasferimento di funzioni in materia di turismo e disposizioni sulla composizione del CIPE (C 1197 Governo),

premesso che:

con riferimento all'articolo 1, si condivide il riconoscimento dell'emergenza della tragedia della nave Concordia, e quindi della necessità di bonifica con la rimozione dei sedimenti; non appare peraltro necessario quanto disposto dal comma 5, in ordine alla realizzazione della bretella di collegamento al porto di Piombino, che è parte integrante dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia;

con riferimento a tale previsione non sussistono i requisiti di necessità e di urgenza; essa appare piuttosto un espediente per superare gli ostacoli procedurali, relativi a finalità di tutela ambientale, che hanno determinato la sospensione dell'attuazione dei progetti riferiti agli altri lotti;

si ritiene, al contrario, che le procedure stabilite dalla delibera CIPE n. 85/2012, debbano essere integralmente rispettate;

occorre pertanto sopprimere il comma 5 e specificare, al comma 2 del medesimo articolo 1, che il commissario straordinario è tenuto a intervenire prioritariamente per attuare le bonifiche necessarie;

con riferimento all'articolo 5, le misure relative all'accelerazione della realizzazione di Expo 2015 non appaiono omogenee con i restanti contenuti del decreto-legge;

con riferimento all'articolo 5-*bis* non si ravvisano caratteri di urgenza ambientale bensì di garanzia della continuità territoriale e del diritto alla mobilità di chi attraversa lo stretto; tali contenuti appaiono quindi eterogenei rispetto a quelli del decreto-legge nel quale sono stati introdotti. Peraltro lo stanziamento indicato non appare sufficiente a garantire il servizio fino alla fine dell'anno in corso e ad assicurare la continuità del trasporto nell'area dello Stretto;

con riferimento all'articolo 7-*ter*, esso prevede la possibilità che RFI utilizzi i fondi ordinari per spese di manutenzione straordinaria; appare al riguardo necessario assicurare che le risorse in questione siano esclusivamente destinate a finan-

ziare interventi di manutenzione straordinaria; si evidenzia inoltre la necessità di impiegare i finanziamenti relativi all'alta velocità ferroviaria per il potenziamento e il miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria locale;

occorre sopprimere la disposizione di cui all'articolo 7-*quater*, che prevede un'esclusione dai vincoli del patto di stabilità interno dei pagamenti relativi all'attuazione degli interventi di riqualificazione del territorio nell'ambito della realizzazione del collegamento internazionale Torino-Lione, di cui non si ravvisa l'urgenza;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) al comma 2 dell'articolo 1 specificare che il Commissario straordinario è tenuto a intervenire prioritariamente per attuare le bonifiche necessarie;

2) sopprimere il comma 5 dell'articolo 1, relativo alla realizzazione della bretella di collegamento al porto di Piombino, parte integrante dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia;

3) sopprimere l'articolo 5, recante disposizioni volte ad accelerare la realizzazione di Expo 2015;

4) sopprimere l'articolo 5-*bis*, recante disposizioni per il servizio pubblico di trasporto marittimo nello Stretto di Messina;

5) modificare l'articolo 7-*ter*, nel senso di prevedere che le disponibilità di risorse iscritte in bilancio per gli anni 2012 e 2013 siano utilizzate esclusivamente da parte di RFI per interventi di manutenzione straordinaria;

6) sopprimere l'articolo 7-*quater*, che prevede un'esclusione dai vincoli del patto di stabilità interno dei pagamenti relativi all'attuazione degli interventi di riqualificazione del territorio, nell'ambito della realizzazione del collegamento internazionale Torino-Lione.

ALLEGATO 3

DL 43/2013: Disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali, in favore delle zone terremotate del maggio 2012 e per accelerare la ricostruzione in Abruzzo e la realizzazione degli interventi per Expo 2015. Trasferimento di funzioni in materia di turismo e disposizioni sulla composizione del CIPE (C. 1197 Governo).

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE PRESENTATA
DAL GRUPPO SINISTRA ECOLOGIA E LIBERTÀ**

La IX Commissione (Trasporti e Comunicazioni) della Camera dei Deputati:

esaminato per le parti di propria competenza l'A.C. 1197 recante Conversione in legge del decreto-legge n.43/2013 recante disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali, in favore delle zone terremotate del maggio 2012 e per accelerare la ricostruzione in Abruzzo e la realizzazione degli interventi Expo 2015. Trasferimento di funzioni in materia di turismo e disposizioni sulla composizione del CIPE;

premesso che:

il provvedimento in titolo, composto di 9 articoli nella versione approvata dal Consiglio dei ministri, a seguito delle modifiche ed integrazioni introdotte dal Senato è costituito da 26 articoli, riguardanti un ampio spettro di settori normativi,

ne consegue che detto provvedimento reca attualmente un contenuto estremamente vasto e complesso, in quanto i suoi 9 articoli originari insieme ai 17 articoli introdotti nel corso dell'esame al Senato incidono su un ampio spettro di settori normativi, recando disposizioni del tutto estranee rispetto ai contenuti propri del decreto-legge, quali il nuovo articolo 7-quater che reca disposizioni volte ad escludere dal Patto di stabilità interno degli enti interessati i pagamenti relativi

all'attuazione degli interventi di riqualificazione del territorio connessi all'attuazione della delibera CIPE n. 57 del 2011 (in relazione alla linea ferroviaria Torino-Lione);

in particolare, il nuovo articolo 7-quater del provvedimento in questione introdotto nel corso dell'esame al Senato, reca una esclusione dai vincoli del patto di stabilità interno dei pagamenti relativi all'attuazione degli interventi di riqualificazione del territorio finalizzati all'esecuzione del progetto relativo al collegamento internazionale Torino-Lione, approvato dal CIPE con delibera n. 57 del 3 agosto 2011, o che in tal senso saranno individuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dai rappresentanti degli enti locali interessati all'opera,

la deroga è concessa nel limite di 10 milioni di euro annui per il triennio 2013-2015 (quindi 30 milioni di euro complessivi, ed è riferita ai pagamenti effettuati dagli enti interessati finanziati con risorse comunali, regionali e statali. La riduzione degli obiettivi del patto interessa gli enti locali interessati al suddetto progetto secondo la quota di rispettiva competenza, che sarà individuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e trasmessa al Ministero dell'economia e delle finanze-Dipartimento della Ragioneria generale

dello Stato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto legge in esame;

la norma provvede altresì alla compensazione degli effetti finanziari recati dalla deroga ai vincoli del patto concessa agli enti locali, mediante corrispondente utilizzo del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge n. 154/2008 (legge n. 189/2008);

considerato che:

in relazione alla disposizione sopra citata, si ricorda che la Corte Costituzionale, nella sentenza n. 22 del 2012, richiamando al riguardo quanto già statuito nelle sentenze n. 171 del 2007 e n. 128 del 2008, ha individuato, « *tra gli indici alla stregua dei quali verificare se risulti evidente o meno la carenza del requisito della straordinarietà del caso di necessità e d'urgenza di provvedere, la evidente estraneità della norma censurata rispetto alla materia disciplinata da altre disposizioni del decreto legge in cui è inserita* », nonché rispetto all'intestazione del decreto e al preambolo;

in relazione alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, il Gruppo parlamentare Sinistra Ecologia Libertà aveva già espresso la propria contrarietà nell'ambito della mozione a prima firma dell'On. Giorgio Airaudò n. (1-00048) ove si chiedeva di « abbandonare definitivamente il progetto della nuova linea Torino Lione e chiudere conseguentemente le attività in essere presso il cantiere nel comune di Chiomonte », nonché « a porre in essere ogni iniziativa presso le competenti sedi dell'Unione europea affinché, anche in considerazione della situazione di gravissima crisi economica che sta interessando il nostro Paese, venga accertato che l'asse 6 non è previsto dall'Europa ad alta velocità/alta capacità » Inoltre, è stato chiesto di accertare « *se tutti i Paesi appartenenti all'Unione Europea coinvolti dall'attraversamento nell'asse*

6 citato abbiano confermato senza riserve la loro adesione » alla realizzazione del progetto infrastrutturale »;

i punti critici sulla TAV evidenziati nella citata mozione sono:

1) il crollo del traffico; Si cita soprattutto l'appello rivolto all'ex premier Mario Monti il 9 febbraio 2012 da 360 professori, ricercatori e professionisti accreditati per chiedere un ripensamento del progetto della nuova linea ferroviaria: 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 km/h, con tratti a 160 e 120 km/h, come risulta dalla VIA 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.

2) gli svantaggi economici; si sottolinea poi – riprendendo ancora l'appello del 2012 – « l'assenza di vantaggi economici per il Paese specie sotto il profilo del ritorno del capitale investito »: 1) non sono noti piani finanziari di sorta. Sono emerse recentemente ipotesi di una realizzazione del progetto per fasi, che richiedono nuove analisi tecniche, economiche e progettuali. Inoltre l'assenza di un piano finanziario dell'opera, in un periodo di estrema scarsità di risorse pubbliche, rende ancora più

incerto il quadro decisionale in cui si colloca, con gravi rischi di stop and go; 2) il ritorno finanziario appare trascurabile, anche con scenari molto ottimistici. Le analisi finanziarie preliminari sembrano coerenti con gli elevati costi e il modesto traffico, cioè il grado di copertura delle spese in conto capitale è probabilmente vicino a zero. Il risultato dell'analisi costi-benefici effettuata dai promotori, e molto contestata, colloca comunque l'opera tra i progetti marginali; 3) ci sono opere con ritorni certamente più elevati: occorre valutare le priorità. Risolvere i fenomeni di congestione estrema del traffico nelle aree metropolitane così come riabilitare e conservare il sistema ferroviario « storico » sono alternative da affrontare con urgenza, ricche di potenzialità innovativa, economicamente, ambientalmente e socialmente redditizie; 4) il ruolo anticiclico di questo tipo di progetti sembra trascurabile. Le grandi opere civili presentano un'elevatissima intensità di capitale, e tempi di realizzazione molto lunghi. Altre forme di spesa pubblica presenterebbero moltiplicatori molto più significativi; 5) ci sono legittimi dubbi funzionali, e quindi economici, sul concetto di corridoio. I corridoi europei sono tracciati semi-rettilinei, con forti significati simbolici, ma privi di supporti funzionali. Lungo tali corridoi vi possono essere tratte congestionate alternate a tratte con modesti traffici. Prevedere una continuità di investimenti per ragioni « geometriche » può dar luogo ad un uso molto inefficiente di risorse pubbliche, oggi drammaticamente scarse;

3) l'impatto ambientale: c'è poi il problema dei costi energetici e dell'inquinamento: Esiste una vasta letteratura scientifica nazionale e internazionale, da cui si desume chiaramente che i costi energetici e il relativo contributo all'effetto serra da parte dell'alta velocità sono enormemente acuiti dal consumo per la costruzione e l'operatività delle infrastrutture (binari, viadotti, gallerie) nonché dai più elevati consumi elettrici per l'operatività dei treni, non adeguatamente compensati da flussi di traffico sottratti ad

altre modalità. Non è pertanto in alcun modo ipotizzabile un minor contributo all'effetto serra, neanche rispetto al traffico autostradale di merci e passeggeri. Le affermazioni in tal senso sono basate sui soli consumi operativi (trascurando le infrastrutture) e su assunzioni di traffico crescente (prive di fondamento, a parte alcune tratte e orari di particolare importanza);

4) i costi: il costo di 20 miliardi di euro previsto per la linea ferroviaria Torino Lione è destinato a lievitare « fino a 30 miliardi, e forse anche di più », per l'« inevitabile adeguamento dei prezzi già avvenuto negli altri tratti di alta velocità realizzati », e che grandi opere come la Tav nascondono « ingenti rischi per il rapporto debito/prodotto interno lordo del nostro Paese ». « La Corte dei Conti francese, nel rapporto annuale di febbraio 2012, ha anche espresso – si legge ancora nella mozione – forti critiche all'Afa (Autostrada ferroviaria alpina) tra Italia e Francia affermando che i servizi di trasporto combinato strada-rotaia tra i due Paesi devono ancora dimostrare di essere convenienti ed efficienti ». « La medesima Corte, nel rapporto del primo agosto 2012 ha espresso la necessità di una revisione profonda dei finanziamenti per l'alta velocità »;

5) l'occupazione. Infine, si critica il rapporto del Governo italiano sulla Torino Lione (datato marzo 2012): « L'opera in questione – recita la mozione – potrebbe dar luogo nel prossimo futuro a un migliaio di posti di lavoro a fronte di una spesa di svariati miliardi di euro e quindi con un rapporto occupazione/investimento ridottissimo rispetto ad altri progetti su piccole opere o a politiche per la riduzione del costo del lavoro »;

per tutto quanto ciò premesso:

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

a) sopprimere l'articolo 7-*quater*.