

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-00170 Marantelli: Tempi di realizzazione della ferrovia Arcisate-Stabio, ai fini del collegamento diretto Lugano-Varese-Milano Malpensa	152
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	160
5-00385 Tullo: Conseguenze sulla qualità del servizio ferroviario e possibili ricadute occupazionali derivanti dall'ipotesi di chiusura delle officine di manutenzione del materiale rotabile di Genova Brignole e Terralba (OR)	153
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	162

SEDE CONSULTIVA:

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2013. C. 1326 Governo, approvato dal Senato (Relazione alla XIV Commissione).	
Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2013. C. 1327 Governo, approvato dal Senato (Relazione alla XIV Commissione).	
Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea relativa all'anno 2012. Doc. LXXXVII, n. 1 (Parere alla XIV Commissione) (<i>Esame congiunto e rinvio</i>)	153

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione del presidente esecutivo di Telecom Italia, Franco Bernabè, sullo scorporo della rete Telecom	159
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

INTERROGAZIONI

Martedì 16 luglio 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Erasmo D'Angelis.

La seduta comincia alle 11.45.

5-00170 Marantelli: Tempi di realizzazione della ferrovia Arcisate-Stabio, ai fini del collegamento diretto Lugano-Varese-Milano Malpensa.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Daniele MARANTELLI (PD), replicando, nel fare presente che in data 25 giugno 2013 è stata data risposta ad un'analoga interrogazione, peraltro presentata successivamente alla propria, la cui risposta gli ha consentito di conoscere la posizione del Governo riguardo ai temi posti nell'atto ispettivo, sottolinea che l'opera oggetto dell'interrogazione, il cui progetto è stato finanziamento nel 1997, nel corso del primo governo Prodi, è indispensabile per il collegamento di Malpensa ed è considerata strategica, in quanto contenuta nella legge obiettivo. Osserva che la scoperta di arsenico nel territorio interessato dall'opera non è tale da giustificare le continue interruzioni dei

cantieri, a seguito delle quali la regione Lombardia ha proceduto ad avviare un'iniziativa che sembrava risolutiva ai fini della conclusione di un accordo tra Rfi e l'impresa Salini. Rileva che le responsabilità imputate dal Governo alla regione Lombardia, che si evincono dalla risposta al citato analogo atto di sindacato ispettivo, sono per lo più di carattere formale, dal momento che né le amministrazioni locali, né tantomeno i cittadini del territorio, sono contrari alla realizzazione di tale importante collegamento. Osserva che il problema dell'individuazione dell'area di stoccaggio può, a suo giudizio, essere facilmente risolto e che non può costituire un alibi a problemi che, a suo giudizio, sono di mera natura economica. Ribadisce, quindi, la necessità di concludere l'opera in tempi certi e brevi, rispettando il cronoprogramma e comunque prima dell'avvio di Expo 2015, sia per restituire fiducia ai cittadini e ai lavoratori, che sono solo formalmente impiegati nei cantieri che in realtà sono fermi, sia anche per rispettare gli accordi presi con la Svizzera che sta procedendo alla realizzazione della medesima opera sul proprio territorio. Auspica, quindi, che il Governo assuma un'iniziativa urgente volta alla definitiva e indifferibile realizzazione di un'opera strategica per quel territorio e per il Paese.

5-00385 Tullo: Conseguenze sulla qualità del servizio ferroviario e possibili ricadute occupazionali derivanti dall'ipotesi di chiusura delle officine di manutenzione del materiale rotabile di Genova Brignole e Terralba (OR).

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Mario TULLO (PD), replicando, nel prendere atto favorevolmente delle rassicurazioni fornite dal rappresentante del Governo in merito alla conservazione dei livelli occupazionali sia dei lavoratori delle Ferrovie dello Stato sia di quelli delle società appaltatrici, esprime tuttavia, an-

che a nome del deputato Quaranta, cofirmatario dell'interrogazione, la propria insoddisfazione per quanto concerne il merito della risposta resa, non ritenendo quello di Rfi un intervento di razionalizzazione e di efficientamento, bensì di riduzione, come dimostra il peggioramento verificatosi negli ultimi anni riguardo alla manutenzione del materiale rotabile. Ritiene, infatti, che la costituzione di un unico centro di manutenzione per tutta la regione Liguria non sia una scelta razionale e fa presente che continuerà a vigilare sulla questione al fine di indurre Rfi a non procedere alla chiusura delle officine di manutenzione del materiale rotabile oggetto dell'atto ispettivo.

Ivan CATALANO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 12.10.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 16 luglio 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO.

La seduta comincia alle 12.10.

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2013.

C. 1326 Governo, approvato dal Senato.
(Relazione alla XIV Commissione).

Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2013.

C. 1327 Governo, approvato dal Senato.
(Relazione alla XIV Commissione).

Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea relativa all'anno 2012.

Doc. LXXXVII, n. 1.

(Parere alla XIV Commissione).

(*Esame congiunto e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto.

Ivan CATALANO, *presidente*, ricorda che la trattazione dei tre provvedimenti ha luogo congiuntamente fino al termine dell'esame preliminare. Fa presente che l'esame congiunto dei provvedimenti si svolge secondo le procedure dettate dall'articolo 126-ter del regolamento (per il « disegno di legge comunitaria »), in base alle quali le Commissioni in sede consultiva esaminano le parti di competenza e deliberano su ciascuno dei due disegni di legge una distinta relazione. Sulla relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea le Commissioni dovranno invece esprimere un parere. Le relazioni ed il parere approvati sono trasmessi alla XIV Commissione; le eventuali relazioni di minoranza sono altresì trasmesse alla XIV Commissione. Ricorda che l'articolo 126-ter, comma 5, del regolamento prevede che le Commissioni di settore possano altresì, con riferimento a ciascuno dei due disegni di legge, esaminare ed approvare emendamenti. Gli emendamenti eventualmente approvati sono trasmessi alla XIV Commissione, che potrà respingerli solo per motivi di compatibilità con la normativa europea o per esigenze di coordinamento generale. Al riguardo segnala che gli emendamenti presentati sono ricevibili soltanto se si riferiscono a materie di competenza specifica della Commissione. In secondo luogo, per quanto riguarda l'ammissibilità, ai sensi dell'articolo 126-ter, comma 4, del regolamento della Camera, rileva che devono ritenersi inammissibili gli emendamenti e gli articoli aggiuntivi che riguardino materie estranee all'oggetto proprio dei disegni di legge, come definito dalla legislazione vigente, vale a dire, dall'articolo 30 della legge n. 234 del 2012. Per quanto concerne la legge di delegazione europea, rammenta che il citato articolo 30 prevede che essa possa contenere esclusivamente disposizioni di delega legislativa al Governo per l'attuazione di direttive europee e di decisioni quadro ovvero per la modifica dell'ordinamento nazionale, nei casi

in cui sia stata avviata nei confronti dell'Italia la procedura di infrazione e, nell'ambito di questa, sia stato adottato da parte della Commissione europea un parere motivato, ovvero nei casi in cui occorra adeguare l'ordinamento nazionale a sentenze di condanna per inadempimento emesse dalla Corte di giustizia della Corte europea. Per quanto concerne la legge europea fa presente che il suo contenuto specifico, definito dal medesimo articolo 30, comporta che in essa possano essere inserite esclusivamente disposizioni modificative o abrogative di disposizioni statali vigenti oggetto di procedure di infrazione avviate dalla Commissione europea o di sentenze della Corte di giustizia ovvero disposizioni necessarie per dare attuazione ad atti dell'Unione europea. Fa presente quindi che gli emendamenti eventualmente presentati saranno pertanto esaminati e posti in votazione dalla Commissione soltanto se rispettano i limiti di contenuto sopra indicati. Ricorda la facoltà dei deputati di presentare emendamenti direttamente presso la XIV Commissione, entro i termini che in quella sede saranno stabiliti. Propone, quindi, di fissare il termine per la presentazione di eventuali emendamenti al disegno di legge di delegazione europea e al disegno di legge europea a mercoledì 17 luglio, alle ore 15, dal momento che la Commissione è tenuta a concludere l'esame dei provvedimenti in oggetto entro la giornata di giovedì 18 luglio, al fine di permettere alla XIV Commissione di completarne l'esame in tempo utile per consentire all'Assemblea la votazione degli stessi prima della sospensione dei lavori.

La Commissione concorda.

Andrea VECCHIO (SCpI), *relatore*, ricorda che il disegno di legge di delegazione europea 2013 e il disegno di legge europea 2013, che sono stati trasmessi dal Senato e di cui la Commissione avvia l'esame, hanno sostituito la vecchia legge comunitaria a seguito dell'entrata in vigore della nuova legge che disciplina la partecipazione dell'Italia all'Unione europea (la

legge n. 234 del 2012). In particolare, osserva che la legge di delegazione europea ha un contenuto limitato alle disposizioni di delega necessarie per il recepimento delle direttive comunitarie ovvero per garantire la conformità dell'ordinamento italiano ai pareri motivati indirizzati all'Italia dalla Commissione europea ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea o al dispositivo di sentenze di condanna per inadempimento emesse della Corte di giustizia dell'Unione europea mentre la legge europea contiene disposizioni volte a garantire più in generale l'adeguamento dell'ordinamento interno all'ordinamento europeo, quali, ad esempio, quelle volte a risolvere procedure di infrazione non giunte allo stadio di parere motivato o ad adeguare l'ordinamento interno a trattati internazionali conclusi nell'ambito dell'Unione europea.

Per quanto concerne gli aspetti di competenza della IX Commissione Trasporti, segnala, con riferimento alla legge di delegazione europea, il conferimento al Governo della delega per il recepimento tre direttive. In particolare si tratta della direttiva 2011/76/UE, che modifica la direttiva 1999/62/CE, cosiddetta «*Eurovignette*», riformulando le regole europee sulla tassazione degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci e prevedendo una maggiorazione dei costi dei pedaggi o dei diritti di utenza al fine di coprire i «costi esterni» (o esternalità dovute all'inquinamento atmosferico o acustico causato dal traffico) o degli oneri di infrastruttura (vale a dire oneri dovuti al recupero dei costi dell'infrastruttura). In base alla direttiva, gli Stati membri potranno: aumentare i pedaggi o diritti di utenza a copertura dei costi esterni per i veicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate, fatta eccezione per i veicoli Euro 5 a tutto il 2013 ed Euro 6 fino a tutto il 2017 (nuovo allegato III-ter della direttiva 1999/62/CE); escludere dalla maggiorazione i veicoli di peso inferiore a 12 tonnellate, se lo Stato membro lo giudichi necessario in determinati casi (nuovo articolo 7, paragrafo 5, della direttiva 1999/62/CE); in casi

eccezionali, riguardanti infrastrutture situate in regioni montane e previa comunicazione alla Commissione; applicare una maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura su tratti stradali specifici che soffrono di una forte congestione, a determinate condizioni, entro il limite del 15 per cento o, per percorsi transfrontalieri, entro il limite del 25 per cento; modulare i pedaggi nelle aree congestionate, in ragione di un tasso di variazione massima del 175 per cento durante i periodi di punta, pari a cinque ore al giorno (nuovo articolo 7-otties della direttiva 1999/62/CE). Il termine per il recepimento della direttiva è il 16 ottobre 2013.

Rileva che la seconda direttiva che affronta temi di competenza della Commissione cui è stata data delega al Governo è la direttiva 2011/82/UE, in materia di scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale e di applicazione di sanzioni, qualora le infrazioni siano commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro nel quale è stata commessa l'infrazione. In particolare, per determinate tipologie di infrazioni stradale (quali eccesso di velocità; guida in stato di ebbrezza; guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti; uso indebito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida), si prevede che: gli Stati membri autorizzino le competenti autorità degli altri Stati membri ad accedere ai dati nazionali di immatricolazione dei veicoli con riferimento ai dati relativi ai veicoli, ai dati relativi ai proprietari o agli intestatari dei veicoli; l'invio di una lettera d'informazione da parte dello Stato membro nel quale è stata commessa l'infrazione al proprietario o intestatario o comunque alla persona identificata come sospettato di avere commesso l'infrazione, nel caso in cui si intenda dare un seguito all'infrazione commessa, che deve contenere, tra le altre, informazioni circa la natura dell'infrazione, il luogo, la data e l'ora dell'infrazione e la sanzione. Il termine per il recepimento della direttiva è il 7 novembre 2013.

Infine segnala la terza direttiva per il cui recepimento è stata data delega al Governo, ossia la direttiva 2012/34/UE la quale prevede la rifusione delle direttive in materia di licenze e sviluppo delle imprese ferroviarie (91/440/CEE; 95/18/CE; 2001/14/CE). Rileva che, trattandosi di una direttiva di rifusione, non viene mutato sostanzialmente l'impianto normativo esistente. Tra le novità segnala tuttavia, in primo luogo, il rafforzamento dei poteri dei regolatori nazionali (artt. 55 e 56) e la costituzione di una rete europea dei regolatori (articolo 57). In particolare osserva che l'articolo 55 rafforza le caratteristiche di indipendenza dell'organismo di regolamentazione prevedendo che «ciascuno Stato membro istituisca un organismo di regolamentazione unico per il settore ferroviario» e che questo «sia un'autorità indipendente che sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altro ente pubblico o privato». Al riguardo, rileva che tale articolo rafforza l'esigenza di avviare al più presto l'Autorità dei trasporti, per la quale il Consiglio dei ministri ha individuato, nella riunione del 12 luglio, la terna di componenti da sottoporre al parere parlamentare; ricordo infatti che l'Italia ha già aperta una procedura di infrazione (2008–2009) per la mancata istituzione di un organismo indipendente di regolazione, che peraltro faceva riferimento ai contenuti, più blandi in materia, della precedente direttiva 1991/440/CEE. Segnala inoltre l'obbligo di pubblicazione del prospetto informativo di rete da parte del gestore dell'infrastruttura in almeno due lingue ufficiali dell'Unione europea e la sua disponibilità gratuita in formato elettronico sul portale internet del gestore dell'infrastruttura ed accessibilità mediante un portale internet comune (articolo 27) e l'obbligo di pubblicazione, da parte degli Stati membri, di una strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria almeno quinquennale (articolo 8). Il termine per il recepimento della direttiva è il 16 giugno 2015.

Ricordo peraltro che in materia ferroviaria le istituzioni dell'Unione europea stanno esaminando un insieme di proposte legislative – il cosiddetto «quarto pacchetto» – volte tra le altre cose a prevedere una diversificazione dell'offerta di servizi grazie all'ingresso di nuovi operatori nella gestione del trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia a decorrere dal dicembre 2019. Fa presente che l'esame del quarto pacchetto sta procedendo lentamente, dal momento che il Parlamento europeo ne ha previsto la discussione da parte dell'Assemblea plenaria solo nel febbraio 2014; si tratta comunque di iniziative che la IX Commissione deve cercare di seguire da vicino.

Per quanto concerne il disegno di legge europea segnala come di interesse della IX Commissione, l'articolo 31, il quale istituisce nell'ambito del Ministero per le infrastrutture ed i trasporti un organismo di conciliazione per facilitare la mediazione tra i singoli esattori di pedaggi stradali ed i fornitori del Servizio europeo di telepedaggio (SET), in attuazione di alcune disposizioni della Decisione 2009/750/CE della Commissione europea, con la quale è stato definito il S.E.T.; l'articolo 32, il quale attenua il carattere precettivo di disposizioni che vincolano l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) nell'attività di regolazione del mercato dell'accesso all'ingrosso alla rete fissa di telecomunicazioni e dai servizi accessori. In particolare viene riformulata l'alinea del comma 2-quater dell'articolo 47 del decreto-legge 5/2012, prevedendo che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM), in accordo con i principi, gli obiettivi e le procedure definite dal quadro normativo europeo in materia di comunicazioni elettroniche, come recepito nell'ordinamento nazionale dal codice delle comunicazioni elettroniche (decreto legislativo 259/2003), possa considerare di adottare misure volte a: a) assicurare l'offerta disaggregata dei prezzi relativi all'accesso all'ingrosso alla rete fissa e ai servizi accessori, in modo che il prezzo del servizio di accesso all'ingrosso alla

rete fissa indichi separatamente il costo della prestazione dell'affitto della linea e il costo delle attività accessorie, quali il servizio di attivazione della linea stessa e il servizio di manutenzione correttiva; b) rendere possibile, per gli operatori richiedenti, acquisire tali servizi anche da imprese terze operanti in regime di concorrenza sotto la vigilanza e secondo le modalità indicate dall'Autorità medesima, assicurando, comunque, il mantenimento della sicurezza della rete. Rileva che il testo vigente impone, invece, all'Autorità nazionale di regolamentazione, l'AGCOM, di intervenire per assicurare le misure sopra richiamate, con una potenziale lesione dell'indipendenza dell'autorità di regolamentazione, come rilevato dalla Commissione europea che per questo motivo ha avviato nei confronti dell'Italia la procedura di infrazione 2012/2138 (già giunta peraltro allo stadio di parere motivato).

Quanto alla relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea relativa all'anno 2012 fa presente che, in base all'articolo 13, comma 2, della legge n. 234 del 2012 questa deve esaminare: gli sviluppi del processo di integrazione europea registrati nell'anno di riferimento; la partecipazione dell'Italia al processo normativo dell'Unione europea; l'attuazione in Italia delle politiche di coesione economica, sociale e territoriale e l'andamento dei flussi finanziari verso l'Italia e la loro utilizzazione, con riferimento anche alle relazioni della Corte dei conti dell'Unione europea per ciò che concerne l'Italia; il seguito dato e le iniziative assunte in relazione ai pareri, alle osservazioni e agli atti di indirizzo delle Camere.

Ricorda che la relazione deve essere presentata entro il 28 febbraio di ogni anno, in coincidenza quindi con la presentazione alle Camere del disegno di legge di delegazione europea e del disegno di legge europea e che essa si affianca alla relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, chiamata invece ad indicare gli orientamenti e gli indirizzi che l'Italia intende seguire sui

principali dossier dell'integrazione europea per il nuovo anno, che è invece presentata entro il 31 dicembre di ciascun anno ed è esaminata dalle Camere congiuntamente al programma annuale della Commissione europea ed al programma di diciotto mesi delle presidenze del Consiglio.

Osserva che la relazione consuntiva relativa all'anno 2012 giunge all'esame delle Camere con un grave ritardo, dovuto allo scioglimento e alla lunga fase di avvio della legislatura e che, conseguentemente, il suo contenuto appare in molti casi superato dai fatti.

Per quel che concerne gli aspetti generali del processo di integrazione europea, fa presente che la relazione indica il Consiglio europeo del 28-29 giugno 2012 come «tappa fondamentale per il rilancio dell'Unione», nel quale, da un lato, è stato raggiunto l'impegno politico per il «Patto sulla crescita e l'occupazione», e, dall'altro lato, si è confermato l'impegno per il «rafforzamento dell'architettura istituzionale» dell'Unione, su quattro assi portanti: unione bancaria; nuova cornice comune in materia fiscale e di bilancio; integrazione delle politiche economiche; legittimità e controllo del processo decisionale. Rileva che la relazione ricorda che il dossier dell'unione bancaria è quello che ha compiuto progressi sostanziali più rilevanti, con la decisione (la cui entrata in vigore è prevista per il gennaio 2014) di un meccanismo unico di vigilanza bancaria per la zona euro. In realtà come gli eventi delle ultime settimane testimoniano, il dossier a metà 2013 risulta tutt'altro che chiuso, dovendosi ancora trovare l'accordo sul meccanismo di risoluzione delle crisi bancarie. Segnala che la relazione ricorda anche il negoziato sul quadro finanziario pluriennale 2014-2020 dell'Unione, sul quale l'accordo è stato infine raggiunto all'ultimo Consiglio europeo di fine giugno.

Per quanto concerne i profili di interesse della IX Commissione trasporti, fa presente che la relazione segnala con riferimento al trasporto stradale, l'ado-

zione da parte del Consiglio di un orientamento generale sulla proposta di regolamento sul controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi che abroga la direttiva 2009/40/CE; l'adozione di due regolamenti relativi all'omologazione di veicoli agricoli e forestali e alla omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli; il raggiungimento di un accordo politico, nell'ambito del quale viene sottolineato il contributo italiano, sulla proposta di regolamento relativa all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada. Con riferimento al trasporto ferroviario, la relazione sottolinea l'adozione della direttiva 2012/34/UE di rifusione per l'illustrazione della quale rinvio a quanto osservato nell'ambito dell'esposizione sul disegno di legge di delegazione europea, che infatti contiene la delega per il recepimento di questa direttiva. Con riferimento al trasporto aereo, la relazione evidenzia la presentazione, nel novembre 2012, di una proposta di decisione recante una moratoria di un anno, per tutti i voli con arrivo o partenza fuori dal territorio dell'Unione, dell'applicazione del meccanismo ETS per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra stabilito dalla direttiva 2003/87/CE, il quale, applicandosi anche alle emissioni derivanti dagli aerei, poteva danneggiare le imprese europee. In proposito, la relazione sottolinea i dubbi espressi dalla delegazione italiana sulle modalità del rinvio, che, « congelando » le quote già assegnate potrebbero provocare distorsioni alla concorrenza tra le imprese europee. Al riguardo, giudica opportuno che il Governo illustri alla Commissione le eventuali novità intervenute nel frattempo nel negoziato. Con riferimento al trasporto marittimo, la relazione segnala l'inserimento della disciplina in materia di aiuti di Stato per la costruzione navale (di cui alla decisione 2003/C317/06) all'interno della nuova disciplina in materia di aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione n. 2011/C364/06, in vigore fino al 31 dicembre 2013 e la riflessione in corso sulla revisione di alcuni temi

della portualità europea, quali la gestione dei porti, i regimi di lavoro portuale, le autorizzazioni, gli oneri, le concessioni ed i servizi e, da ultimo, le relazioni tra autorità portuali e prestatori di servizi. In proposito, la relazione ricorda che non si è ancora giunti alla formulazione di una proposta di direttiva da parte della Commissione. Al riguardo, ritiene opportuno che il Governo fornisca alla Commissione aggiornamenti sul dossier, anche alla luce dell'avvenuta presentazione della proposta di regolamento sui servizi portuali. Con riferimento alle reti transeuropee, la relazione evidenzia la partecipazione dell'Italia ai negoziati in corso sia sul regolamento sulle linee guida delle reti (COM(2011)650) sia su quello relativo al meccanismo finanziario (*Connecting Europe Facility* COM(2011)665). Anche con riferimento a questo dossier giudica necessari aggiornamenti da parte del Governo, alla luce dell'avvenuta intesa politica, nelle ultime settimane, su entrambi i provvedimenti.

Con riferimento specifico poi al tema dell'agenda digitale, la relazione segnala l'adozione, da parte della Commissione, l'11 luglio 2012, di una proposta di direttiva sulla gestione collettiva dei diritti d'autore e dei diritti connessi e sulla concessione di licenze multi territoriali per i diritti su opere musicali per l'uso *on line* nel mercato interno; l'approvazione da parte della Commissione europea (decisione C(2012)3488 del 24 maggio 2012) del piano nazionale banda larga italiano, finanziato con fondi comunitari, nazionali e regionali per circa 850 milioni di euro; l'approvazione da parte della Commissione europea (decisione C(2012)9833 del 18 dicembre 2012) del piano nazionale banda ultra larga italiano, con la previsione di 500 milioni di euro di investimenti da parte delle regioni del Sud Italia; l'avvio del dibattito su una proposta di raccomandazione della Commissione europea per l'armonizzazione delle metodologie di costo e l'attuazione di obblighi di non discriminazione per lo sviluppo delle reti di nuova generazione. Al riguardo, giudica

opportuno acquisire elementi di informazione da parte del Governo sugli eventuali ulteriori sviluppi intervenuti.

Ivan CATALANO, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.35.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 16 luglio 2013.

Audizione del presidente esecutivo di Telecom Italia, Franco Bernabè, sullo scorporo della rete Telecom.

L'audizione informale è stata svolta dalle 12.35 alle 14.

ALLEGATO 1

5-00170 Marantelli: Tempi di realizzazione della ferrovia Arcisate-Stabio, ai fini del collegamento diretto Lugano-Varese-Milano Malpensa.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli Interroganti pongono in evidenza le problematiche connesse alla realizzazione del progetto del nuovo collegamento ferroviario Arcisate Stabio che il Governo si impegna a seguire e monitorare fino alla loro soluzione.

Lo scorso 25 giugno, presso questa Commissione, l'argomento in esame è stato già oggetto di interrogazione parlamentare; in tale sede, pertanto, si è già avuto modo di ripercorrere le vicende che hanno determinato il ritardo dei lavori nel tratto italiano.

Illustro nuovamente le criticità emerse e mi riferisco, in particolare, alle terre da scavo.

Devo ricordare che l'opera, pur rientrando fra quelle strategiche di legge obiettivo, è sottoposta a VIA Regionale, per cui la soluzione delle questioni ambientali emerse dopo la consegna dei lavori è di esclusiva competenza della regione Lombardia.

Circa il rispetto del cronoprogramma, il gruppo Ferrovie dello Stato, come noto agli Interroganti, ci ha confermato che dopo la consegna dei lavori avvenuta a luglio 2010 sono emersi ritardi riconducibili all'impossibilità di movimentare i materiali di scavo per via del superamento della concentrazione di arsenico nelle terre. A seguito di ciò, l'appaltatore ha acceso un contenzioso con la stazione appaltante che si è concluso con accordo bonario del 9 ottobre 2012.

È stato poi avviato il percorso approvativo gestito dagli Enti locali per ottenere l'autorizzazione al conferimento delle

terre in esubero (variante urbanistica area Rainer nel comune di Arcisate quale sito di deposito definitivo).

Nel periodo immediatamente successivo alla definizione dell'accordo bonario e fino al dicembre 2012 sono state effettuate le lavorazioni di scavo in galleria e nelle trincee all'aperto con numerose ispezioni effettuate da parte delle Autorità, senza rilievi di sorta.

Come precisato da RFI, in seguito a diverse segnalazioni nel mese di dicembre 2012, l'Agenzia regionale per la protezione ambientale (ARPA) – Dipartimento di Varese – ha emesso una richiesta di chiarimenti in merito alla gestione delle terre e rocce da scavo proveniente dalla galleria Bevera, alla gestione delle acque reflue, alla gestione dell'impianto di lavaggio betoniere e alle caratteristiche dell'impianto di betonaggio. L'ARPA ha inoltre richiesto che, in pendenza del riscontro ai chiarimenti richiesti, venissero sospese le attività di trasporto e deposito del materiale dalla galleria Bevera.

Il 6 febbraio 2013 la regione Lombardia, sulla base della nota redatta da ARPA, evidenziava che i materiali di scavo effettuati in galleria erano da ritenersi rifiuti e conseguentemente da assoggettare alla gestione secondo tale regime normativo (a meno di un passaggio alla nuova normativa, presentando il Piano di utilizzo delle terre).

Sempre nel mese di febbraio il comune di Arcisate ha emanato la delibera che incamerava (tra le altre prescrizioni) una disposizione della provincia di Varese che prevedeva un supplemento di indagini al fine di definire la presenza di arsenico nel

suolo dell'area. In merito, sulla base di un apposito studio di Italferr, ARPA certificava, già nell'ottobre 2011, che l'arsenico contenuto nei terreni in argomento fosse di origine naturale e attribuibile alla specifica geologia dei luoghi.

L'appaltatore, pur rifiutandosi di elaborare le integrazioni progettuali, ha condotto le indagini rilevando anche la (debole), presenza di idrocarburi; in tempi pressoché immediati la provincia ha quindi emanato una nota nella quale dichiarava l'area « sito potenzialmente inquinato ».

La regione Lombardia ha proposto anche l'utilizzo della cosiddetta cava Femar come eventuale deposito definitivo dei materiali in esubero ma l'adozione di tale soluzione necessita di un apposito iter autorizzativo, purtroppo non immediato.

Per individuare una soluzione condivisa, nell'ultimo periodo sono intercorse riunioni tra regione Lombardia, ARPA, RFI/Italferr e altri Enti nel corso delle quali si è discusso su due ipotesi di conferimento delle terre in esubero: area Rainer (come previsto da Piano di gestione delle terre e rocce da scavo PGTR) e cava Femar (nuova ipotesi per cui bisogna presentare un nuovo progetto e su cui è necessario anche il coinvolgimento della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici).

Al termine di tali incontri, l'Assessore regionale ha quindi istituito e convocato un apposito Tavolo di concertazione istituzionale (compresi i Sindacati) con RFI e l'appaltatore.

Il primo incontro si è svolto l'11 giugno 2013. In tale occasione è stato stabilito che la regione Lombardia impiegherà circa 3 mesi per individuare la soluzione definitiva sul tema delle terre e rocce da scavo; nel frattempo l'appaltatore dovrà lavorare negli ambiti che non prevedono scavi per mantenere l'obiettivo della regione Lombardia dell'attivazione entro EXPO 2015.

Inoltre, la Regione ha ipotizzato la sottoscrizione di un Protocollo di intesa e/o Accordo quadro (una volta trovata la

soluzione alle terre e rocce da scavo) unitamente all'introduzione di un apposito Collegio di Vigilanza ed ha chiesto all'appaltatore di restare in cantiere verificando le lavorazioni proposte da RFI per 3 mesi.

Infine, sempre in tale sede, ARPA ha disposto l'istituzione di una *task force* per riverificare tutta la procedura sin qui seguita per lo stoccaggio delle terre, composta da esperti (un chimico, un idrogeologo e un funzionario di ARPA). Il compito specifico è di indagare ancora una volta sulla cessione di arsenico dalle terre alle acque di falda e sulla individuazione di un sito compatibile (all'interno o all'esterno della Valle della Bevera) in caso di rilascio. I lavori della *task force* dovrebbero durare circa un mese.

RFI ha comunicato che in attesa dell'individuazione (di competenza della regione Lombardia) del sito di conferimento delle terre in esubero, non è comunque possibile effettuare le lavorazioni sul percorso critico (scavo gallerie e trincee).

Al riguardo, devo evidenziare che a fronte di ciò, il MIT e la Struttura Tecnica di Missione deputata al monitoraggio delle infrastrutture strategiche, non ha alcun potere di intervento, tale da poter accelerare il superamento delle problematiche ambientali riscontrate in corso d'opera e consentire la effettiva (e totale) ripresa dei lavori.

In ogni caso, è fermo l'impegno del MIT a valutare ed istruire nel più breve tempo possibile eventuali varianti al progetto approvato che dovessero rendersi necessarie all'esito degli studi ambientali della regione Lombardia, così da sottoporle all'approvazione del CIPE senza indugio.

Nella consapevolezza che tale opera transfrontaliera, è di rilevanza strategica per il territorio e le questioni attengono a normative nazionali, confermo l'importanza del progetto e la ferma volontà della sua realizzazione: proprio in tale ottica il Governo continuerà ad adoperarsi affinché possano essere superate quanto prima tutte le criticità emerse che impediscono la normale ripresa dei lavori.

ALLEGATO 2

5-00385 Tullo: Conseguenze sulla qualità del servizio ferroviario e possibili ricadute occupazionali derivanti dall'ipotesi di chiusura delle officine di manutenzione del materiale rotabile di Genova Brignole e Terralba (OR).**TESTO DELLA RISPOSTA**

Va premesso, sulla scorta delle informazioni di RFI, che le motivazioni che hanno reso necessaria la dismissione dell'Impianto di Genova Trasta (nel 2007) e la conseguente riallocazione delle relative attività produttive sugli Impianti di Savona e Genova Terralba sono riconducibili essenzialmente:

a gli elevati tempi di movimentazione dei rotabili dalla stazione all'impianto;

all'attraversamento di un tratto di strada urbana con conseguente interruzione del traffico cittadino;

alla mancanza di attrezzature per la manutenzione programmata e correttiva a « treno completo » (comprensiva di mezzo di trazione).

Il progetto di riorganizzazione delle attività di manutenzione della Liguria, finalizzato alla concentrazione e al riassetto degli Impianti operativi, prevede principalmente la razionalizzazione del ciclo produttivo attraverso la realizzazione di siti polifunzionali adibiti alla manutenzione cosiddetta « a treno completo » per migliorare l'offerta e l'affidabilità del materiale rotabile impiegato nei servizi ferroviari regionali, perseguendo obiettivi di ottimizzazione produttiva, organizzativa e tecnologica.

Il progetto iniziale di Trenitalia prevedeva, tra l'altro, la dismissione dell'Officina di Genova Brignole (caratterizzata da obsolescenza e non adeguabile alle lavorazioni a « treno completo »), la realizza-

zione di un nuovo impianto a Genova Terralba – con la ricostruzione del piano del ferro a cura di RFI – presso il quale effettuare le attività di manutenzione secondo il modello a « treno completo » e la costruzione di fabbricati da destinare ad uso ufficio; nell'ambito del piano era stato progettato l'ampliamento dei fabbricati industriali già esistenti a Savona.

Successivamente, a seguito dell'aggiornamento del Contratto di Programma 2007-2011 tra il Ministero delle infrastrutture e trasporti e il Gestore dell'Infrastruttura (RFI), non essendo più disponibili parte delle risorse finanziarie necessarie agli interventi progettuali e infrastrutturali previsti, nell'ambito del potenziamento del Nodo di Genova, per il nuovo impianto di Terralba, RFI ha comunicato l'impossibilità di restituire all'esercizio l'area dell'impianto stesso ricostruita al piano del ferro.

Inoltre, sulla base di nuove esigenze progettuali inerenti, fra l'altro, al tema della sicurezza delle opere sotterranee relative al piano di lavoro per il potenziamento del Nodo di Genova, la superficie del nuovo impianto di Terralba risultava ridimensionata negli spazi rispetto al perimetro precedentemente previsto.

In considerazione di tale situazione, è stata individuata – in alternativa a Terralba – l'area di Savona Parco Doria quale sito per la realizzazione di un impianto da destinare alle lavorazioni di manutenzione programmata e ciclica dei rotabili impiegati nel servizio ferroviario regionale ligure; tra l'altro l'area di Savona Parco

Doria risulta compatibile con l'esigenza infrastrutturale, come emerge da recenti studi.

Al riguardo devo precisare che la zona di Terralba è attualmente interessata (come d'altra parte previsto nel progetto iniziale dei lavori di potenziamento del Nodo di Genova) da una progressiva trasformazione in area di cantiere, con conseguente ridotta disponibilità della propria capacità produttiva e, pertanto, circa il 50 per cento delle attività svolte in precedenza presso tale Impianto, è stato già trasferito presso il sito operativo di Savona.

Relativamente, poi, all'Impianto di Genova Brignole (Piazza Giusti), per il quale il comune di Genova ha in progetto i lavori di prosecuzione della linea metropolitana, oggi attestata presso la locale Stazione, è previsto il mantenimento delle attività di pulizia e lavaggio dei rotabili, essendo l'impianto già dotato delle attrezzature tecniche necessarie per tali lavorazioni (platee di lavaggio); di conseguenza, non sono previste ricadute di carattere occupazionale tra le maestranze delle imprese appaltatrici. Dunque, come riferisce RFI,

la riorganizzazione dell'apparato manutentivo del servizio ferroviario regionale, oltre a migliorare il servizio ferroviario presso la stazione di Genova Brignole, consente di rendere disponibile un'area di un'ampia e popolosa zona di Genova utile per attuare un riassetto infrastrutturale ottimale al servizio di trasporto pubblico e di mobilità urbana, attraverso la prosecuzione del servizio ferroviario metropolitano Voltri-Brignole, con una nuova fermata cittadina a Terralba e l'ulteriore eventuale sviluppo della metropolitana comunale nel tratto terminale Brignole-Terralba.

Per quanto concerne, infine, gli aspetti riguardanti il personale ferroviario impiegato presso gli impianti, RFI ci ha assicurato che non sono al momento previste modifiche delle attuali piante organiche. Non si registrerà pertanto alcuna riduzione. Anzi, anche grazie agli efficientamenti prodotti dai nuovi impianti è previsto un incremento delle attività manutentive, realizzabile attraverso l'internalizzazione di manutenzioni cicliche ai rotabili, attualmente svolte fuori dal territorio regionale e da terzi.