



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 14

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI MAURIZIO LUPI
SULLE LINEE PROGRAMMATICHE DEL SUO DICASTERO

*(Le comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono state svolte anche
nella seduta pomeridiana del 26 marzo 2014)*

76^a seduta: martedì 8 aprile 2014

Presidenza del presidente MATTEOLI

I N D I C E**Seguito delle comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi
sulle linee programmatiche del suo Dicastero**

PRESIDENTE	Pag. 3, 18
BORIOLI (PD)	5
CIOFFI (M5S)	6
ESPOSITO Stefano (PD)	4, 14
* LUPI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti	9, 14
* MARGIOTTA (PD)	8
RANUCCI (PD)	3

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Nuovo Centrodestra: NCD; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Per l'Italia: PI; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Misto: Misto; Misto-Gruppo Azione Partecipazione popolare: Misto-GAPP; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Interviene il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Lupi, accompagnato dal dottor Emmanuele Forlani, capo della Segreteria, dal consigliere Marco Lezzi, collaboratore del Ministro, dall'avvocato Giacomo Aiello, capo di Gabinetto, dal consigliere Gerardo Mastrandrea, capo dell'Ufficio legislativo, e dall'ingegner Ercole Incalza, capo della Struttura tecnica di missione.

I lavori hanno inizio alle ore 14,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito delle comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi sulle linee programmatiche del suo Dicastero

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito delle comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi sulle linee programmatiche del suo Dicastero, sospese nella seduta del 26 marzo scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Ricordo che nella seduta del 26 marzo abbiamo ascoltato la relazione del signor Ministro e sono stati svolti gli interventi dei senatori Scibona, Filippi, Crosio, Rossi Maurizio, Cervellini e Ranucci, il quale ultimo deve completare il proprio intervento.

Cedo quindi la parola al senatore Ranucci.

RANUCCI (PD). Signor Ministro, come ricorderà, le domande che avevo posto concernevano, tra l'altro, le sanzioni per la sosta a pagamento negli spazi delimitati da «strisce blu» e l'installazione dei cosiddetti «finti autovelox», cui lei aveva dato una risposta assolutamente soddisfacente. Considerando che i Comuni sembrano aver contestato la posizione del Ministero, vorrei sapere se vi sono state evoluzioni al riguardo.

Vorrei poi porre alcune domande concernenti il settore della nautica da diporto. L'8 novembre il Consiglio dei Ministri ha approvato la creazione del Registro telematico per la nautica da diporto, ma ancora non abbiamo notizie circa l'attuazione dello sportello telematico per il diportista. Cosa intende fare il Ministero, posto che è abbastanza vicina la stagione estiva, importante per la nautica da diporto? Lo scorso anno, poi, l'iniziativa del «bollino blu», attestante l'esecuzione dei controlli sulle imbarca-

zioni, è stata un successo e sarebbe quindi opportuno che venisse replicata anche per il 2014, dandovi corso al più presto.

Ancora. La volontà del legislatore era quella di cancellare nella nautica da diporto la figura del mediatore, figura nata per la locazione, il noleggio e la compravendita, limitandola, seppure con la semplificazione prevista, al solo settore mercantile. Nella pratica continuano a persistere distorsioni interpretative. Cosa può dirci il Ministero al riguardo?

Circa la vecchia tassa di stazionamento (introdotta dal Governo Monti e modificata dal Governo Letta), che oggi è diventata di proprietà, sarebbe opportuno un intervento congiunto Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti affinché vi siano una semplificazione dei controlli e una chiarificazione. Tale tassa, grazie al suo intervento quale Ministro del precedente Governo, è stata abolita per alcune categorie ma è ancora richiesta in alcuni porti.

Infine, una domanda sull'autostrada di collegamento Roma-Latina, una delle più importanti iniziative infrastrutturali del nostro Paese: vorrei sapere a che punto è il progetto. Si tratta di un *project financing* con una parte di stanziamenti dello Stato. Un'iniziativa che sicuramente porterà sviluppo giacché come sappiamo in questo momento le infrastrutture sono nodali ai fini dello sviluppo, vorrei sapere se questa iniziativa, importante non soltanto per il territorio del Lazio e della Toscana, ma per la viabilità dell'intero Paese, potrà vedere presto la pubblicazione del bando.

ESPOSITO Stefano (PD). Signor Ministro, le porrò alcune brevi domande e svolgerò una considerazione.

Vorrei capire la situazione per quanto riguarda la disponibilità di risorse finanziarie per la linea ferroviaria Cuneo-Nizza-Ventimiglia. Siccome sono stati presi direttamente alcuni impegni, sarebbe utile dare alla Commissione, in particolare alla senatrice Manassero, che è di quel territorio, e che è qui presente, un aggiornamento in merito. Vicenda simile, anche se in parte più complessa, è quella che interessa la linea ferroviaria Torino-Ivrea-Aosta. Nella legge di stabilità sono previste per queste tratte risorse considerevoli, anche se solo in parte disponibili. Vorrei capire quali sono gli intendimenti e se da parte del Ministero si svolgerà un lavoro per coordinare le due Regioni, poichè in questo momento c'è tra di esse una sorta di incomunicabilità, laddove si tratta di linee ferroviarie di assoluta rilevanza.

Visto che il Ministro ne ha parlato nella sua relazione, chiederei che la Commissione possa acquisire, se possibile, il Piano nazionale degli aeroporti; diversamente, continuiamo a ragionare senza avere la documentazione mentre sarebbe utile poterne prendere visione per una successiva discussione sul tema.

Altra questione delicata, cui il Ministro ha accennato e su cui sarebbe utile venisse coinvolta la Commissione, riguarda le risorse finanziarie previste per alcune opere con il decreto «del fare» e revocate là dove non utilizzate. Sarebbe opportuno su questo tema un confronto con il Ministro

in questa sede, anche per capire quali sono le opere definanziate per mancanza di progettazione definitiva e come redistribuire le risorse. Sarebbe comunque importante conoscere l'ammontare delle risorse revocate perché non impiegate.

Vi è poi il tema, che affronteremo in occasione dell'esame del disegno di legge n. 1413, di conversione del decreto-legge n. 47 del 2014 sull'emergenza abitativa, del quale sono relatore per la Commissione. Sottolineo come la delibera CIPE n. 87 del 2003 sui Comuni ad alta tensione abitativa andrebbe aggiornata. Come lei sa, infatti, quella delibera fa scattare alcuni meccanismi di facilitazione per le amministrazioni interessate e quindi la sua revisione è una necessità, in quanto ormai superata.

Le chiedo, poi, conferma della notizia – mi dirà se non risponde al vero – secondo cui il Comune e la Provincia di Torino si appresterebbero a cedere all'ANAS quote pubbliche di loro proprietà nella concessionaria autostradale SITAF, in vista di una possibile privatizzazione. Parliamo di una infrastruttura strategica non solo per quel territorio ma per il Paese e sappiamo che nello statuto della SITAF vige il vincolo di un azionariato di maggioranza pubblica. Premesso che non sono pregiudizialmente contrario ad alcuna soluzione, l'unico aspetto che non mi vede favorevole è un dibattito in proposito che avvenga in maniera troppo riservata, poiché sulle vicende relative a concessioni autostradali e quote di proprietà pubblica è necessaria una trasparenza assoluta, sia nel dibattito che nella valutazione delle stesse.

Secondo quanto mi risulta, ci sarebbe un accordo per cui Comune e Provincia cederanno in tempi rapidi le loro quote di capitale ad ANAS e a tal fine sarebbe stata istituita una commissione per valutarne il valore. Questo naturalmente non presuppone una modifica dello statuto di SITAF, che come ho detto prevede che l'azionista di maggioranza sia pubblico, tuttavia una volta acquistate da ANAS tali quote ci sarebbe la prospettiva di una cessione sul mercato del 51 per cento.

Le chiedo quindi, signor Ministro, di avere conferma di questa notizia e di sapere quale percorso sia stato attivato, sottolineando che sul tema delle concessioni autostradali (su cui abbiamo una indagine conoscitiva aperta), qualora si tratti di operazioni sul mercato privato, non solo nel caso di SITAF ma in generale, sarebbe bene vi fosse un minimo di programmazione e di indirizzo trattandosi di un terreno estremamente delicato.

BORIOI (*PD*). Signor Presidente, intendevo sottoporre al Ministro una serie di questioni, ma essendo state molte di esse già esposte dal senatore Esposito, mi concentrerò su due aspetti collegati al mio territorio di riferimento.

Il primo è una sottolineatura in qualche modo superflua, dal momento che sono convinto che il Ministro sia assolutamente al corrente dei fatti e sia anche giustamente attento e preoccupato. Come sa, signor Ministro, la scorsa settimana si è purtroppo verificata, per la prima volta, una manifestazione di tensione, degenerata anche in scontri connessi alle attività per

la realizzazione del Terzo valico. Lo sottolineo associandomi a quanto ha detto il collega Esposito relativamente alla situazione allarmante che si sta determinando rispetto alla costruzione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Ricordo che in quei territori alcune forze politiche si vedono costrette a svolgere la propria attività all'interno di sedi presidiate dalle forze dell'ordine. Per fortuna, tra la Val Lemme e la Valle Scrivia non siamo ancora in quella condizione, ma i segnali sono davvero molto preoccupanti. Mi dicono alcune fonti che pare sia stata rilevata anche la trasmigrazione di gruppi che potremmo definire di *expertise* nel guastamento degli impianti e delle recinzioni dei cantieri, ovvero degli stessi nuclei di soggetti che compiono azioni del genere in Val di Susa. Siamo dunque di fronte al rischio concreto che le due questioni si fondano in un unico fronte.

Voglio sottolineare in questa sede che ho avuto modo di apprezzare l'attenzione che il signor Ministro ha rivolto al territorio interessato da tale opera, ove si è recato ricevendo anche gli amministratori locali in un paio di incontri molto approfonditi. Desidero dunque sottolineare l'esigenza che, per aiutare il lavoro dei rappresentanti delle comunità locali che oggi si trovano esposti di fronte ad una situazione difficile, si dia corso il più rapidamente possibile agli impegni assunti nel corso dell'ultima riunione, ovvero all'attivazione di un nucleo di lavoro assimilabile all'osservatorio istituito a suo tempo per la linea ferroviaria Torino-Lione, per far sì che in una sede prossima al territorio vi sia l'occasione di discutere e di dipanare le questioni – che la gran parte delle amministrazioni locali se non la loro totalità, come il Ministro ha avuto modo di registrare, condividono – relative alla realizzazione dell'opera. Esse richiedono però di dare corso ai trasferimenti di una serie di vantaggi e di compensazioni sul territorio, che sono fondamentali. Ricordo inoltre che proprio ieri il sindaco di Novi Ligure (credo che l'ingegner Incalza ne sia al corrente) ha sollecitato la formalizzazione da parte di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) di quanto è stato manifestato nel corso dell'ultima riunione, a proposito del recepimento della variante di progetto di cui si è discusso.

Desidero avanzare un'ultima osservazione, collegata a tale ragionamento. Anche se in questo momento non mi occupo direttamente della questione, apprezzo molto il lavoro che si sta facendo per riformare la legislazione in materia portuale, connettendola al tema complessivo della portualità e della retroportualità. Visto che una delle questioni aperte e collegate alla realizzazione del Terzo valico riguarda anche la valorizzazione di alcuni impianti e di alcune aree ferroviarie presenti tra la Valle Scrivia e la zona dell'alessandrino, sarebbe molto importante che quella parte del disegno complessivo venisse messa a fuoco con uno *zoom* un po' più preciso, per dare concretezza a una delle gambe su cui poggiava e poggia la condivisione da parte delle comunità locali di un'opera fondamentale e strategica per tutto il Paese.

CIOFFI (M5S). Con riguardo all'intervento del senatore Borioli, in cui si è parlato di non so quali gesti di intimidazione e di violenza, che

sono stati messi in atto nella zona del Terzo valico, vorrei dire – scherzando – che qui a fianco a me c'è un sopravvissuto: il senatore Scibona. È meglio però lasciar stare le battute, perché il problema che poniamo è sempre lo stesso: prima di realizzare le opere bisognerebbe capire se esse servono davvero. Questo è il motivo per cui abbiamo da sempre avversato la TAV, sostenendo che non serve e non produce alcun beneficio reale. Si pone il solito problema di scelte, che riguarda anche tante altre situazioni.

Signor Ministro, vorrei capire meglio la questione della riforma della legislazione portuale. Secondo un articolo pubblicato da «Il Secolo XIX» (così come ci ha riferito anche il relatore del disegno di legge in materia) sembra che il Governo abbia intenzione di presentare un decreto-legge per accelerare la riforma. Visto che il Parlamento sta lavorando già sulla materia, non capisco perché il Governo voglia intervenire per imprimere questa accelerazione: magari il Ministro ce lo potrà spiegare. Ancora una volta sembra che il Governo intenda sostituirsi all'azione del Parlamento. Capisco la voglia di velocizzare l'approvazione del provvedimento, ma se c'è la volontà di fare una cosa la si può fare seguendo l'*iter* ordinario in Parlamento (come dimostra il cosiddetto lodo Alfano, che è stato approvato in soli 16 giorni). Dunque la questione non riguarda la volontà del Governo di procedere speditamente, bensì il fatto che se una cosa la si vuole fare la si può fare in breve tempo.

Nella precedente audizione del Ministro si è parlato dei problemi relativi al tratto appenninico della Variante di valico per l'autostrada Bologna-Firenze, che sono stati evidenziati anche dalla stampa. Vorremmo comprendere meglio la natura di questi problemi, se ci sono effettivamente dei rischi gravi che l'infrastruttura non venga messa in esercizio e se i soldi spesi per quest'opera sono stati spesi male. Infatti, là dove sia stato fatto un errore progettuale, ricordo che il decreto legislativo n. 163 del 2006 (il cosiddetto codice degli appalti) disciplina questo tipo di situazione. Non vorrei che magari si dovessero apportare dei correttivi per sopperire a tali problemi: in quel caso deve valere il principio per cui chi sbaglia paga. Oltretutto si tratta di un'opera realizzata in regime di concessione e dunque il soggetto è ben individuabile. Occorre stare molto attenti, perché realizzare correttivi su un'opera così importante potrebbe costare (faccio solo un'ipotesi, perché non ho idea della cifra precisa) intorno ai 200 milioni di euro. Esiste dunque un problema e chiedo al Ministro di dirci qualcosa in proposito.

Circa il tema del trasporto pubblico locale, siamo ovviamente d'accordo sul fatto che si tratta di un aspetto importante. A tal proposito abbiamo avuto notizia che le Ferrovie dello Stato intendono sopprimere numerosi collegamenti ferroviari *intercity*. Vorrei sapere per quale motivo e vorrei altresì conoscere la posizione del Ministero in proposito. Procedendo alla sostituzione dei treni *intercity* con i treni ad alta velocità, il cui biglietto è più costoso, si crea un disagio per le tasche dei cittadini, come spesso accade. Per quel che riguarda la nuova linea Napoli-Bari, siamo proprio sicuri che in quel tratto ci sia bisogno di realizzare una linea ad alta velocità e che non si possa invece migliorare, in maniera utile,

la connessione esistente? È vero che per andare da Napoli a Bari ci vuole un mucchio di tempo e chi proviene da quelle zone lo sa bene. Si intende dunque continuare a realizzare tratte ferroviarie ad alta velocità, tanto che si pensa di farla arrivare fino a Reggio Calabria, visto che ora si ferma a Salerno. Con l'alta velocità andremo sempre più veloci: ma siamo sicuri che è questo ciò che dobbiamo fare?

A proposito del progetto di accorpate i porti nazionali in comparti territoriali, chiedo innanzitutto a me stesso se non si tratti di un modo trasversale per superare il problema della legislazione concorrente ai sensi del Titolo V della Costituzione. Se questo fosse il motivo (il Ministro ci potrà chiarire se è così) forse sarebbe stato meglio riformare il Titolo V. Quindi, anziché trovare degli *escamotage* cerchiamo di migliorare le cose quando riteniamo che non siano giuste.

MARGIOTTA (PD). Interverrò molto rapidamente, per fare due notazioni e porre una domanda. Ho visto con molto piacere, signor Ministro, che nella sua buona relazione ci sono due richiami particolarmente importanti: Il primo riguarda la necessità una riforma della legislazione sugli appalti, che anche il Gruppo del PD aveva evidenziato nel corso della sua prima audizione in Commissione, quando era Ministro del Governo Letta, e che ci interessa moltissimo (su questo tema interloquremo con lei in maniera fitta e netta). Allo stesso modo considero importante la volontà di rivedere la cosiddetta legge obiettivo: ho sempre considerato, qualche volta anche in dissenso dalla linea del mio partito, la legge obiettivo come una buona legge, che a questo punto va certamente corretta: l'idea che ci si appresti a fare un *check up* e a prevedere una ripartenza mi sembra molto positiva.

La domanda riguarda, in generale, il decreto-legge relativo all'uso delle risorse destinate ad interventi approvati, ma non ancora appaltati. In particolare, mi riferisco ad un argomento noto all'ingegner Incalza – che stimo – e che riguarda la mia Regione. Innanzitutto, spero che questo decreto-legge non sia quello che il Governo ha approvato di recente e che riguarda solo i commissariamenti; mi auguro che ci sia invece l'intenzione di procedere ad una risistemazione complessiva. In particolare, mi riferisco all'importantissimo intervento, atteso dalla mia Regione, che va a completare uno schema irriguo pensato negli anni Sessanta e che necessita di 70 milioni di euro per la realizzazione della rete di distribuzione a valle della diga. Il decreto «destinazione Italia» (decreto-legge n. 145 del 2013) aveva revocato tali risorse per destinarle all'Expo 2015. Vi è stata una sollevazione da parte della Regione e dei parlamentari lucani e alla fine è stato inserito un emendamento che però non risolve la questione, considerato che si richiede che il progetto definitivo sia rimandato al CIPE. Ciò vuol dire far ripartire da zero l'*iter* quando la gara è già in fase di appalto, giacché la commissione è in procinto di aprire le buste. È anche vero che il ritardo accumulato arriva già a due anni, ma non per colpa del Ministero bensì della Regione, per essere chiari.

Al momento non si sa se sia opportuno o meno procedere all'apertura delle buste in virtù di un'interpretazione autentica di quell'emendamento che si attende con grande ansia nella regione Basilicata.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio tutti i senatori che hanno posto delle domande, dimostrazione non solo di un'attenzione nei confronti dei problemi, ma anche di un lavoro comune del Parlamento e del Governo devono perseguire pur nella diversità dei ruoli.

Risponderò puntualmente alle questioni sollevate sperando di non dimenticare alcuna. Nel corso del precedente incontro il senatore Scibona ha posto la questione degli accresciuti livelli di polveri sottili nei cantieri della linea ferroviaria Torino-Lione. Non abbiamo alcun riscontro di ciò. La ASL ha anzi confermato che tutti i parametri vengono rispettati.

A proposito della linea ferrovia Torino-Lione è all'esame del Senato il disegno di legge di ratifica del trattato tra Torino e Lione. Vorrei precisare che i lavori stanno procedendo regolarmente; il tunnel su cui si sta lavorando ha raggiunto i 508 metri. Peraltro, proprio ieri mi sono recato sul posto insieme alle Autorità locali, una presenza significativa dei territori che accolgono l'opera. È un segnale che sarebbe opportuno dare in occasione della realizzazione di qualsiasi grande opera nel nostro Paese. Nella fattispecie si tratta di un'opera importante per l'intero sistema italiano ed europeo, di un'opera che deve valorizzare il territorio ed integrarsi con esso, prestando attenzione al dialogo con gli amministratori locali perché sono coloro che stanno in prima fila, che si assumono le responsabilità e rispondono poi ai cittadini delle scelte compiute.

La questione relativa alla Variante di valico è stata posta sia la volta scorsa dal senatore Scibona e dal senatore Crosio sia oggi dal senatore Cioffi.

Due sono gli aspetti. Il primo è relativo allo stato di avanzamento dei lavori, che puntualmente ci viene fornito e su cui abbiamo i seguenti dati: i lotti 1, 2, 3 e 4 sono stati completati nel 2007; i lavori del lotto 5 sono stati ultimati il 31 maggio 2013; lo stato di avanzamento del lotto 5B è al 76 per cento; lo stato di avanzamento dei lavori per i lotti 6 e 7 è all'87 per cento, mentre per i lotti 9, 10 e 11 è al 97 per cento. Attualmente il lavoro è fermo a causa dell'annoso problema delle terre e delle rocce di scavo. I lavori relativi al lotto 12 sono stati completati nel 2011, mentre per il lotto 13 lo stato d'avanzamento è al 99 per cento. Anche in questo caso vi è un problema legato al tema delle terre e rocce di scavo.

Un'altra questione posta direttamente nel corso del precedente incontro ed oggi indirettamente legata agli eventuali problemi che si sono verificati o che si potrebbero verificare, è quella del rischio di frane nel terreno circostante. Ho chiesto all'architetto Mauro Coletta, responsabile non solo della Struttura di vigilanza del Ministero ma anche commissario straordinario dell'opera, di convocare le parti e di approfondire gli eventuali problemi tecnici che dovessero essere posti all'attenzione da parte del concessionario o di chi deve realizzare i lavori. Attendo anch'io una relazione e, ovviamente, sarà mia cura trasmettervela quanto prima.

Sui ritardi legati alle opere di Expo 2015 (credo sia stato fatto un riferimento anche alla visita del Movimento 5 Stelle al cantiere), informo che ogni lunedì presso la Regione Lombardia viene monitorato lo stato di avanzamento dei lavori delle opere legate alla realizzazione infrastrutturale, cioè quelle di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della Regione e degli altri enti coinvolti.

Il tema della «piastra», cioè della realizzazione fisica della «piastra», è competenza esclusiva del commissario unico Giuseppe Sala, che incontrerò proprio oggi per avere un aggiornamento complessivo circa il rispetto dei tempi previsti. Lo stesso commissario ha più volte ribadito in sede tecnica che per quanto riguarda la consegna delle aree ai Paesi espositivi, anche a quelli che hanno deciso di realizzare in proprio il padiglione espositivo, i tempi verranno rispettati. Si è scelta la soluzione di consegnare le aree già dotate di fondamenta per abbreviare i tempi di realizzazione dei padiglioni che, per la maggior parte, saranno prefabbricati e verranno realizzati ed allestiti dai diversi Paesi, appunto una volta consegnate le aree.

Della riforma del trasporto pubblico locale abbiamo parlato a lungo. Il tema è inserito anche nel DEF con l'indicazione dei tempi e a breve sarà presentato alle Camere. Dovremo arrivare ad una riorganizzazione del sistema complessivo per imprimere un'accelerazione per il conseguimento degli obiettivi di miglioramento del trasporto pubblico locale, sia su ferro, sia su gomma, sia con riguardo all'intermodalità con il rispetto della tempistica.

Mi è stato chiesto se abbiamo distribuito le risorse del fondo nazionale per il trasporto pubblico locale. È stato fatto nello scorso mese di marzo secondo i criteri convenuti in sede di Conferenza Stato-Regioni.

Il senatore Crosio, il senatore Esposito ed altri hanno formulato domande riguardo al Piano nazionale degli aeroporti. Al riguardo, come ho avuto modo di dire, si procederà non con un atto d'indirizzo ma con un decreto del Presidente della Repubblica, e con un successivo esame da parte delle Commissioni competenti di Camera e Senato che dovranno esprimersi con un parere. Vi consegneremo quindi tutta la documentazione quanto prima. I criteri generali sono noti. A me preme sottolineare che con questo Piano nazionale degli aeroporti non siamo intervenuti con modifiche legislative. Come ho detto in sede di relazione, la legge prevede che siano gli aeroporti di interesse nazionale quelli che devono attingere alle risorse pubbliche messe a disposizione ed i soggetti che si attiveranno in tal senso rimangono quelli definiti. Il passaggio fondamentale è individuare criteri affinché gli aeroporti di interesse nazionale, collegandosi in rete, possano creare finalmente un sistema, con aree strategiche identificate ed investimenti in infrastrutture connesse a tali aree secondo le diverse vocazioni. Avremo certamente l'opportunità di confrontarci in sede di illustrazione specifica del Piano nazionale aeroporti, perché esaminandolo si possono comprendere quali ne siano gli effetti: non c'è alcun declassamento, si tratta invece di una richiesta forte rivolta a tutti di tor-

nare a fare sistema e lavorare insieme. E questo criterio lo dovremo applicare anche al sistema portuale e alla integrazione con la logistica.

Sono poi state chieste informazioni sulla riforma del sistema portuale. Il Senato sta già lavorando su una proposta d'iniziativa parlamentare di revisione della legge n. 84 del 1994. Parallelamente, la Camera ha approvato una proposta di legge sugli interporti. Il Governo ha posto in maniera chiara, pubblica, la necessità non solo di procedere finalmente ad una riforma complessiva della legge n. 84 del 1994, ma anche l'esigenza di affrontare nel 2014 attraverso tale riforma tutte le questioni legate al rilancio della portualità. Lo scopo è di procedere ad una riorganizzazione complessiva del sistema portuale, che integri l'attività portuale e quella logistica, la pianificazione strategica ed i progetti industriali, e lo colleghi con le infrastrutture e le reti del nostro Paese. Questa è la nuova visione.

Non si procede, senatore Cioffi, ad una riforma del sistema portuale perché si sta affrontando il problema della riforma del Titolo V della Costituzione. Come ho detto la volta scorsa, anche questa Commissione dovrà interessarsi a tale riforma. Nella proposta presentata dal Governo mi sembra sia molto chiaro che la portualità di interesse nazionale torna ad essere di competenza dello Stato centrale, pur coinvolgendo poi gli enti locali e le istituzioni. La necessità di una riforma è legata alla sfida dei tempi, alla luce del fatto che oggi il solo porto di Rotterdam fattura e movimentata quanto l'intero sistema portuale italiano. Abbiamo la necessità di vincere la sfida della concorrenza che non è tra porti nazionali, ma tra il sistema portuale italiano e quello europeo e mondiale e addirittura tra quello europeo e l'economia marittima globale. Come abbiamo detto nella precedente occasione – è una constatazione amara per i risvolti politici ma realistica – se non vi fosse stata la Primavera Araba, con le speranze che ha suscitato e le contraddizioni che ha fatto esplodere, ci saremmo trovati con la concorrenza fortissima dei porti del Nord Europa e con la concorrenza altrettanto forte e ancor più dinamica dei porti del Nord Africa o del Sud del Mediterraneo.

Accelerare sull'approvazione di una riforma del sistema portuale vuol dire avere la coscienza di riprendere il lavoro svolto dalle Commissioni parlamentari, integrarlo con la visione del Governo e decidere insieme gli strumenti che ci permettano di avere non un pezzetto di riforma, bensì una riforma complessiva, che in tempi certi – ci siamo dati maggio come *deadline* – possa confermare che non solo nell'agenda dei dibattiti parlamentari, ma anche nell'attività del legislatore si è ben coscienti che quella portuale è una risorsa strategica per il Paese, che può dare un contributo fortissimo alla crescita. Questo tema lo ritroverete nel DEF, perché uno dei fattori della crescita sarà determinato appunto dalle riforme del sistema portuale ed aeroportuale.

Per quanto riguarda il raddoppio della tratta Genova-Ventimiglia dopo la frana di Andora, richiamato dal senatore Rossi, mi sembra che la domanda fosse riferita non all'emergenza, ma alla prosecuzione del raddoppio. Peraltro colgo l'occasione per ringraziare il senatore Rossi della attenzione e della costanza con cui segue questo tema. Ebbene, per quanto

riguarda il tratto già finanziato, RFI è entrata in possesso, dopo gli interventi effettuati, di quasi tutte le aree sottoposte a contenzioso. Rimane un'ultima area ancora soggetta a contenzioso, ma RFI ha riferito che già si sono effettuate lavorazioni per circa 1,5 milioni di euro. Siamo aspettando che il CTU del tribunale di Imperia dia il nullaosta anche per le ulteriori aree, le gallerie e le altre opere, il che consentirebbe una piena ripresa dell'attività.

Per quanto riguarda la messa in sicurezza della tratta, RFI ci ha consegnato, come avevamo chiesto, la relazione sui punti critici della linea: i punti a rischio già individuati sono 101, per 44 dei quali si potrà procedere speditamente alla messa in sicurezza una volta definite le ultime vertenze. Abbiamo chiesto ed ottenuto che si stanziassero immediatamente altri 23,3 milioni di euro per 37 di questi 44 interventi, proprio per l'indicazione che il Governo ha dato, su sollecitazione del Parlamento, di intervenire in anticipo rispetto alle emergenze. Questo mi sembra un importante segnale di attenzione verso una nuova modalità di agire, attuando una politica di prevenzione. Sappiamo che le Regioni più a rischio dal punto di vista geologico sono la Liguria e la Calabria e qui dobbiamo intervenire in anticipo, avendo monitorato con RFI lo stato delle criticità.

Per quanto riguarda il nuovo lotto costruttivo, dovremo lavorare nella prospettiva della nuova legge di stabilità per il 2015 per garantire l'avanzamento dei lavori. In proposito, c'è un impegno del Governo, cosciente della strategicità che questa tratta riveste dal momento che non è una tratta solo locale ma internazionale, collegando Genova a Ventimiglia e poi alla Francia.

Quanto alla questione delle «strisce blu» mi sembra di aver risposto. Dopo il 26 marzo c'è stato un incontro tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'interno e l'ANCI ed è emersa una posizione ancora ambigua ma che per il Governo è invece molto chiara e su cui non indietreggeremo di un passo.

Circa i «finti *autovelox*», questi non possono essere considerati segnali stradali. Questi ultimi sono ben definiti dal codice della strada e possono essere usati solo quelli. Gli *autovelox* hanno un'altra funzione. Qualcuno ha chiesto a che punto è il decreto attuativo: è stato consegnato alla Conferenza Stato-Città ed autonomie locali per le osservazioni del caso e la definitiva approvazione. I finti *autovelox* non si capisce cosa siano. Qualsiasi Comune che pensi di utilizzarli per fare delle segnalazioni stradali deve sapere che si tratta di manufatti del tutto irregolari e illegittimi che non sono previsti dal codice della strada. Di conseguenza ciascun Comune dovrà spiegare perché spende 3.000 euro per installarli, anziché 150 euro: a tanto ammonta infatti il costo di un cartello stradale. Se infatti il principio alla base dell'installazione di tali dispositivi è quello della dissuasione, bisogna considerare che in breve tempo gli utenti capiranno che si tratta di un finto *autovelox* e dunque tale dissuasione durerà al massimo lo spazio di una settimana. In questo modo si saranno spesi 3.000 euro senza ottenere l'obiettivo che ci si prefiggeva. Si pone, anche in questo caso, un principio fondamentale, che affermeremo anche in sede di ri-

forma del codice della strada: l'obiettivo da perseguire non è quello di far aumentare il numero delle multe e i relativi incassi, bensì quello di far diminuire le infrazioni. L'obiettivo da porsi, infatti, è sempre quello di favorire un comportamento positivo. Se diminuissero le infrazioni saremmo più contenti, perché avremmo esattamente ottenuto il nostro scopo, che è quello della formazione e dell'educazione dei cittadini e della prevenzione degli incidenti. Le multe sono dunque uno strumento che si muove in questa direzione. Questa è la posizione del Ministero, e ritengo che essa venga condivisa da chiunque sia dotato di buonsenso: non va bene far diventare le multe un modo per aumentare indirettamente la tassazione nei confronti dei cittadini e per sanare i bilanci. Ogni sindaco si assuma dunque la propria responsabilità.

A tal proposito veniamo al tema della sosta a pagamento negli spazi delimitati dalle «strisce blu». Ciò che emerso con chiarezza, comunque si veda questo tema, è che non si può invocare il codice della strada per assegnare delle penalità relative a tale tipo di sosta. Si tratta infatti di un servizio erogato dal Comune agli automobilisti che possono parcheggiare la vettura, per un dato periodo di tempo, pagando una cifra corrispondente al tempo di sosta. Nel caso in cui l'automobilista abbia pagato per un dato periodo di tempo, ad esempio per la prima ora, ma non abbia pagato per l'ulteriore tempo di sosta, nel contratto proposto dal Comune ci dovrà essere una norma esplicita che preveda il pagamento della differenza dovuta per il tempo ulteriore e il pagamento di una penalità, che non è una multa e che deve essere commisurata e proporzionata all'importo dovuto. Se infatti si pagano 10 euro per tenere la macchina parcheggiata 12 ore in tali spazi e la penalità è di 28 euro o di 37 euro c'è qualcosa che non funziona. Ho sottolineato ai Comuni che tanto è vera e tanto è forte la nostra motivazione che gli introiti connessi alle penalità per il parcheggio nelle cosiddette «strisce blu» non vanno, per il 50 per cento, a finanziare interventi in favore della sicurezza stradale, come previsto per le multe e le sanzioni, ma finiscono integralmente nel bilancio dei Comuni. È chiaro dunque che, in questo caso, siamo distanti nell'interpretazione del principio di fondo, che però ci dovrebbe vedere tutti uniti: il Parlamento, il Governo e spero anche gli amministratori locali. Le norme del codice della strada hanno infatti uno scopo che è, innanzitutto, formativo, educativo e di prevenzione. Mi auguro che si arrivi, quanto prima, ad una situazione in cui vi siano «zero multe», perché tutti rispettano il codice della strada. Non saranno contenti gli amministratori locali – ci dispiace – ma non possiamo non ragionare in questo modo.

Per ciò che riguarda il settore della nautica da diporto, sono assolutamente soddisfatto per il successo dell'iniziativa «bollino blu», il tagliando adesivo che attesta i controlli già eseguiti sulle imbarcazioni. Con il Ministero dell'interno abbiamo concordato la convocazione di un incontro, per la prossima settimana, tra i rappresentanti di entrambi i Ministeri, le Capitanerie di porto e le categorie interessate, non solo per rilanciare in tempo, ma anche per migliorare l'esperienza dello scorso anno e approfondire il tema dei controlli in mare. Da tutti ci arrivano se-

gnali che indicano che una delle ragioni per cui è diminuita l'attrattiva turistica dei nostri porti e delle nostre città costiere deriva dalla pluralità e dalla molteplicità dei controlli che durante l'estate vengono svolti, senza alcun coordinamento, nei nostri mari. Credo sia doveroso incentivare e tutelare un settore come quello della nautica da diporto e sviluppare l'attrazione turistica dei nostri porti, facendo contemporaneamente in modo che i controlli possano essere effettuati. Voglio inoltre far presente che sullo schema di decreto del Presidente della Repubblica per l'istituzione dello sportello telematico è finalmente arrivato il parere del Consiglio di Stato, con il quale si chiede qualche modifica, che verrà affrontata a breve.

Per ciò che riguarda l'autostrada Roma-Latina, il relativo bando per la gara d'appalto verrà pubblicato entro la prossima settimana.

Per quanto riguarda le domande poste dal senatore Esposito, entro il 30 aprile è previsto il monitoraggio definitivo ai fini della riassegnazione delle risorse relative alle revoche dei finanziamenti per le opere incomplete previste nel decreto-legge n. 69 del 2013 (il decreto «del fare»): dunque non abbiamo ancora individuato alcuna destinazione delle eventuali risorse del cosiddetto fondo revoche. Ricordo però che il Parlamento in quella fase aveva già stabilito dei criteri; pertanto le risorse devono essere indicate e destinate prioritariamente ad alcuni interventi, quali quelli relativi al Piemonte e al Friuli-Venezia Giulia, per quanto riguarda l'autostrada A4 e anche per la questione dei passaggi a livello ferroviari. Occorre ovviamente tenere conto di queste indicazioni e delle prescrizioni legislative.

ESPOSITO Stefano (PD). Non sarebbe male «rinverdire» tali criteri.

LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non ci sono problemi in questo senso: ricordo però i criteri prioritari, che sono previsti dalla legge. Credo sia opportuno fornire le risposte alla Commissione una volta effettuati i controlli. Dobbiamo inoltre verificare le ulteriori risorse messe a disposizione dall'allora ministro Trigilia: i membri della Commissione ricorderanno certamente la possibilità di utilizzare le risorse dei fondi strutturali europei. La questione è tornata alla competenza diretta della Presidenza del Consiglio, in particolare del Sottosegretario alla Presidenza.

Per ciò che riguarda la realizzazione della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia-Nizza dobbiamo reperire i 29 milioni di euro necessari (si tratta di una priorità), ad esempio a valere sul fondo revoche. Confermiamo comunque tale obiettivo, di cui ci siamo assunti la responsabilità.

Per quanto riguarda il tema dei Comuni ad alta densità abitativa, ci sarà la possibilità di discuterne in Commissione, in occasione dell'esame del disegno di legge n. 1413, di conversione del decreto-legge n. 47 del 2013, sull'emergenza abitativa. Ritengo che esso sia assolutamente indispensabile, perché abbiamo puntato molto sul tema dell'incontro tra la domanda e l'offerta di alloggi, che è al centro della filosofia del provvedimento. Vorrei sottolinearlo personalmente: la discussione in Commissione

verrà seguita dal Vice Ministro; ma se le Commissioni competenti lo ritengono opportuno do la mia disponibilità ad illustrare complessivamente il provvedimento nella prima seduta ad esso dedicata. Per risolvere l'emergenza abitativa possiamo, da una parte, intervenire a livello sociale, dando una mano a chi non ce la fa sulla base dei criteri che abbiamo stabilito, primo fra tutti quello della «morosità incolpevole». Inoltre, per la prima volta, abbiamo rafforzato il fondo per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione, il cosiddetto fondo affitti. Parallelamente sappiamo che l'emergenza abitativa si risolve solo se nel breve periodo si mettono a disposizione gli alloggi oggi sfitti, dando nel contempo certezze ai proprietari delle abitazioni. Questa è la filosofia del provvedimento. Dobbiamo utilizzare la leva fiscale e per questo abbiamo addirittura abbassato al 10 per cento l'aliquota della cosiddetta cedolare secca per gli affitti a canone concordato. Ricordo che quella sulla cedolare secca fu una battaglia di tutto il Parlamento e grazie ad essa, nel 2013, è stato ottenuto un risultato incredibile: 800.000 alloggi sono complessivamente entrati nel circuito degli affitti, 200.000 dei quali nel passaggio dell'aliquota dal 19 al 15 per cento per il canone concordato, aliquota che adesso è al 10 per cento. È importante però che l'affitto a canone concordato, nei Comuni ad alta densità abitativa, sia definito. Dobbiamo fare in modo che tale strumento venga usato e che vada nella giusta direzione. Quindi sottolineo l'urgenza di attivarci e di cogliere sino in fondo, visto che sarà questa la Commissione competente, il valore di quel decreto-legge. Se rompiamo l'equilibrio tra intervento sociale e certezze da dare alla proprietà privata perché possa andare in una certa direzione rischiamo di fallire, cioè di non tenere unito uno scopo che ormai è comune. Lo Stato (per come la vedo io) sussidiariamente interviene e lavora cercando di dare sostegno a chi non ce la fa.

Riguardo al piano casa, come avete potuto vedere, abbiamo finalmente destinato risorse per la riqualificazione degli alloggi popolari. Si può sviluppare il tema del *rent to buy*, e so che ci sono discussioni sul tema delle defiscalizzazioni per chi paga l'affitto. Tutto ciò che va nella direzione del miglioramento credo non sia solo un elemento positivo, ma un dovere nello spirito di collaborazione tra Parlamento e Governo. Se quell'equilibrio si rompe – lo dico perché so che ci saranno discussioni, in particolare, sul tema delle occupazioni abusive – rischiamo di ridurre l'effetto potentissimo che questo decreto-legge può avere.

Quindi, interveniamo socialmente dando la certezza, per esempio, che chi occupa abusivamente una casa commette un reato e quindi non gli si possono allacciare le utenze di luce, acqua e gas o concedergli la residenza perché si diventa conniventi. Altro è realizzare alloggi di emergenza per coloro che hanno perso la casa.

Ho colto la domanda del senatore Esposito e proprio per sottolineare la filosofia contenuta nel decreto-legge sull'emergenza abitativa. Faccio notare che per l'*housing* sociale sono stati stanziati 100 milioni di euro che si aggiungono al fondo per l'abitare gestito da Cassa depositi e prestiti, il cosiddetto «fondo dei fondi». Se il piano di un Comune per l'*hou-*

sing sociale prevede la realizzazione di dieci alloggi di emergenza cambiando le destinazioni, ma in tal modo non si riesce a mantenere l'equilibrio economico perché il piano non sostiene le spese relative alla realizzazione di quei dieci alloggi, in questo caso intervengono quei 100 milioni. Questa è la filosofia contenuta nel provvedimento che, come rappresentante del Governo, vi chiedo di non stravolgere in Parlamento, anche se so che ci sono visioni diverse al riguardo.

Per quanto concerne il progetto della linea ferroviaria Torino-Ivrea-Aosta sarà opportuno un approfondimento tecnico.

Circa le quote pubbliche della SITAF, sono assolutamente d'accordo sulla necessità di garantire la massima trasparenza. Al Governo risulta che il sindaco di Torino abbia chiesto formalmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di poter vendere le proprie quote perché non le ritiene più strategiche in una fase di *spending review*, di revisione del bilancio e di ottimizzazione. Quella società prevede un vincolo e cioè che la maggioranza delle quote di proprietà pubblica deve essere pari al 51 per cento. È dunque evidente che qualunque procedura deve avere come presupposto l'accordo dei soci sulle modifiche statutarie. Devono essere i soci stessi – privati e pubblici – a concordare la modalità con cui consentire l'eventuale dismissione, ma ciò deve riguardare la prospettiva futura di quella società. Una società come questa deve rimanere pubblica? Ciò ha ancora un senso, o può essere privatizzata? Credo che questo sia il punto su cui ci si deve interrogare. Procedere solo con interventi parziali mi sembra un errore ed è l'indicazione che come Ministro mi sono permesso di dare all'ANAS che è la società di riferimento.

Dovrà quindi essere presentato un piano complessivo che abbia una prospettiva a breve e che contenga una linea concordata. Se si vuole privatizzare SITAF lo si faccia, si indichino i criteri, si facciano i bandi ma si proceda alla luce del sole. In questo modo, tra l'altro, si ottimizzerebbero i valori più che se si vendesse una quota; certo, sarebbe diverso se l'acquistasse ANAS, ma mi sembrerebbe un po' distonico rispetto alle strategie relative alle privatizzazioni. Ne discuteremo comunque nel momento in cui le questioni verranno poste.

Riguardo ai collegamenti ferroviari *intercity* la posizione del Ministero è stata molto chiara. Come sapete, abbiamo chiesto un ripensamento a Ferrovie dello Stato sul rilancio del trasporto regionale e, in accordo con le Regioni, abbiamo ribadito che solo a fronte di un piano complessivo di garanzia del trasporto regionale, di efficienza ed efficacia, concordato con le Regioni, può esserci un eventuale ripensamento e una riprogrammazione del modo in cui si servire i territori. A giugno quindi non è previsto alcuno smantellamento dei collegamenti *intercity* o quant'altro. Questo è quanto non solo risulta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma è anche ciò che deve risultare a Trenitalia che ha condiviso le indicazioni fornite dal Ministero.

A proposito della riforma del codice degli appalti, questa verrà affrontata nel DEF così come la riforma della legge obiettivo e la relativa tempistica.

Sulla linea ferroviaria ad alta velocità Napoli-Bari ritengo – e spero lo condividiate – che rappresenti la priorità delle priorità nella realizzazione dell’alta velocità e dell’alta capacità. Oggi si impiegano quattro ore, se va bene, per gli spostamenti fra Napoli a Bari ed abbiamo un Paese che non è collegato tra il Tirreno e l’Adriatico. Credo possa essere simbolico per tutti dimostrare di riuscire a passare dalle parole ai fatti collegando un pezzo strategico dell’Italia che è nel Sud, finalmente, con la stessa capacità e qualità della linea Torino-Milano-Battipaglia. Altro che ammodernamento! Chi conosce la conformazione di quei territori sa che l’unica possibilità è esattamente investire nelle infrastrutture. Il tema vero è la certezza dei tempi e le modalità con cui questo lavoro dovrà avvenire. Ho organizzato delle riunioni *ad hoc* e sono quindi assolutamente convinto e disponibile ad adottare strumenti straordinari per imprimere un’accelerazione ai lavori per la realizzazione della tratta Napoli-Bari che, secondo me, deve rappresentare l’immagine di un Paese che si dimostra attento ad uno degli elementi strategici della sua rete strutturale.

Per quanto riguarda il Terzo valico, la strada da seguire è quella che si sta percorrendo. Credo anzi che sarebbe opportuno incentivare ulteriormente la sede permanente di dialogo tra Governo, amministrazioni centrali, amministratori locali e soggetti attuatori perché è l’unica modalità con cui potremo rispondere alle esigenze di chiarezza della gente, alle giuste aspettative ed evitare conflitti inutili.

Quanto alla diga in Basilicata cui ha fatto riferimento il senatore Margiotta, il Governo è impegnato a reperire le risorse a suo tempo revocate. Confermo l’impegno in tal senso.

Infine, mi è stata posta nello scorso incontro una domanda con cui si chiedeva un aggiornamento sulla vicenda Alitalia. La *due diligence* si è conclusa; questa è l’informazione che ha dato al Governo la società Alitalia. Ricordo che Alitalia e Etihad sono due società private e quindi il Governo non può intervenire nell’ambito delle trattative fra di esse. Può e deve intervenire per quanto di sua competenza – come ho già detto – sul piano strategico, sullo sviluppo, sulla complementarità, sul problema del lavoro e così via. In questi giorni si stanno definendo le lettere d’intenti, le trattative, i contenuti, attività che per forza di cose spettano a due soci nel momento in cui si conferma una volontà di collaborazione, che è stata confermata.

Mi auguro che una volta definiti questi elementi, per quanto può fare il Governo, vengano esposte anche al Governo le linee dell’accordo. La sfida che a noi interessa è quella di un grande progetto industriale che rilanci il settore non solo del trasporto aereo, ma il comparto aereo in Italia. Il Governo da sempre ha ritenuto positivo (ma credo anche il Parlamento), quanto a funzionalità e a complementarità, l’accordo Etihad-Alitalia. Lo ribadisco ancora una volta, procederemo su questa strada.

Siamo contenti del fatto che la Commissione europea segua con attenzione non solo l’operazione Alitalia-Etihad, ma tutte le operazioni di sviluppo, di accorpamento e di ulteriore implementazione del settore aeroportuale e del trasporto aereo in Europa. Qualora l’Unione europea do-

vesse richiedere informazioni, il Governo, non appena in possesso, provvederà ad inoltrarle.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la sua disponibilità.
Dichiaro conclusa la procedura informativa in titolo.

I lavori terminano alle ore 15,10.

