SENATO DELLA REPUBBLICA

XVII LEGISLATURA

n. 40

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 17 al 28 aprile 2014)

INDICE

CROSIO: sul ripristino della strada tra Bormio e Livigno in Valtellina (4-01761) (risp. LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) Pag. 1005

DIVINA: sullo sviluppo della rete radiofonica digitale da parte della Rai (4-00572) (risp. GUIDI, *ministro dello sviluppo economico*) 1006

SCIBONA ed altri: sulla realizzazione della linea ferroviaria alta velocità "terzo valico dei Giovi" tra Milano e Genova (4-00211) (risp. LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 1013

CROSIO. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

negli ultimi tempi gli abitanti dell'alta Valtellina lamentano gravi disagi per lo stato della strada del Foscagno, il cui manto stradale versa in condizioni insostenibili, rendendo impossibile mantenere i minimi livelli *standard* di sicurezza stradale;

la strada, completamente dissestata e piena di buche, collega due importanti località turistiche, Bormio e Livigno, che ogni anno sono frequentate da migliaia di turisti italiani e stranieri e l'inagibilità della strada crea gravi danni, anche dal punto di vista economico, alle strutture ricettive e ristorative della zona;

la strada necessita di un'urgente opera di manutenzione a partire dal ripristino del manto stradale da eseguire in tempi brevi e compatibili con la tutela della sicurezza dei cittadini,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, nell'ambito dei programmi di manutenzione della rete stradale gestita dall'Anas SpA, intenda assicurare le occorrenti risorse finanziarie per la realizzazione dei lavori di manutenzione del manto stradale della strada che collega Bormio a Livigno, per garantire tempestivamente il ripristino delle condizioni di sicurezza.

(4-01761)

(27 febbraio 2014)

RISPOSTA. - L'Anas, opportunamente interpellata, ha riferito che, nei mesi di gennaio e febbraio 2014, alcune aree settentrionali del Paese sono state investite da intensi fenomeni meteorici, i quali hanno determinato gravi disagi e notevoli danni anche alle infrastrutture presenti sul territorio, comprese quelle stradali; la Lombardia, in particolare, è stata colpita da ripetute e abbondanti precipitazioni, soprattutto a carattere nevoso, con repentini sbalzi di temperatura, che hanno provocato l'ammaloramento del manto stradale, danneggiato in parte anche dallo spargimento del sale, necessario per prevenire la formazione di ghiaccio sul piano viabile.

La società ha, inoltre, precisato di essere costantemente impegnata, compatibilmente con le risorse economiche disponibili, a svolgere attività di manutenzione straordinaria sulle strade statali di competenza, e che, nel territorio lombardo, nel mese di dicembre 2013, sono stati previsti ed aggiudicati in via definitiva lavori per un importo pari a 550.000 euro. Questi ultimi riguarderanno proprio le strade statali ricadenti nella provincia di Sondrio, in considerazione dell'attuale condizione di degrado dei piani viabili.

Riguardo, in particolare, alle specifiche richieste sulla strada statale 301 "del Foscagno" è stato possibile effettuare solo interventi localizzati, mediante l'impiego di conglomerato bituminoso a freddo, a causa della presenza di cumuli di neve ai bordi della strada. Ulteriori interventi, volti a risolvere situazioni di maggiore criticità, mediante l'applicazione sul sedime stradale di conglomerato bituminoso a caldo, inizieranno quando le condizioni meteorologiche lo consentiranno. Queste attività di ripristino interesseranno tratti saltuari, tra i chilometri 4+400 e 8+500, in prossimità delle località di Seghetto, Pian del Vino ed Isolaccia, nel comune di Valdidentro.

Infine, l'Anas ha, comunque, fornito assicurazione circa la continua opera di monitoraggio della rete viaria di competenza, volta a scongiurare costantemente situazioni di pericolo agli utenti.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
LUPI

(24 aprile 2014)

DIVINA. - *Al Ministro dello sviluppo economico.* - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

dopo una partenza roboante in provincia di Trento, territorio scelto come realtà pilota per una sperimentazione (conclusa con successo), il passaggio alla trasmissione digitale in *standard* "Dab+" delle trasmissioni radiofoniche sta procedendo con una lentezza preoccupante, con palesi inadempimenti dei contratti di servizio sottoscritti dalla Rai con lo Stato italiano;

mentre radio private nazionali hanno investito (e continuano a farlo) in modo massiccio nella copertura di tutto il territorio nazionale con trasmissioni in *standard* Dab+, in casa Rai l'impegno a coprire il territorio con il servizio digitale (sottoscritto con il Governo nel 2010) pare sostanzialmente inattuato, facendo addirittura passi indietro rispetto agli anni precedenti, con molti impianti "sperimentali" spenti o guasti. Lo sviluppo delle trasmissioni radiofoniche del servizio pubblico in digitale risolverebbe in-

nanzitutto il problema di discontinuità dell'obsoleto segnale FM in tante zone d'Italia, limiterebbe poi l'obbligo di continui cambi di frequenza ed eliminerebbe infine i disturbi di ricezione in movimento riqualificando il contenuto dell'intero "servizio pubblico", collocandolo al passo con i tempi e con il resto d'Europa;

gli accordi sottoscritti nel 2010 con il Governo prevedevano, in capo alla Rai, l'espresso obbligo di comunicare l'esistenza della radio digitale. Logico quindi pensare che nel territorio del Trentino Alto Adige, oggetto di progetto pilota, il compito del servizio pubblico sarebbe stato quello di informare la popolazione (ogni giorno durante le trasmissioni in FM) che tutti i canali radio Rai sarebbero stati ricevibili anche in digitale. Ma questo a distanza di un anno non è mai avvenuto;

il passaggio allo *standard* Dab+, inoltre, consentirebbe a Rai di arricchire l'offerta locale con canali digitali locali continuativi come già fatto nelle province di Trento e di Bolzano;

un fattivo impegno sul passaggio delle trasmissioni radiofoniche dallo *standard* analogico a quello digitale, comporterebbe grandi risparmi grazie alla notevole diminuzione del consumo di energia (con un taglio di oltre l'80 per cento) e conseguentemente delle emissioni di anidride carbonica. Al di là dei sostanziali risparmi e della massiva riduzione di CO2, comporterebbe la riduzione di molti impianti di trasmissione e, quindi, d'inquinamento elettromagnetico, motivo per cui molti altri Paesi europei, già oggi in fase avanzata di copertura delle trasmissioni digitali del territorio, hanno già predisposto piani di spegnimento degli obsoleti impianti di trasmettitori analogici, a breve, entro il 2017, e a medio periodo, entro il 2020,

si chiede di sapere:

se la Rai risulti o meno inadempiente rispetto al contratto di servizio sottoscritto con il Governo nel 2010, relativo allo sviluppo delle trasmissioni radiofoniche a *standard* digitale e, in caso affermativo, quali azioni di competenza il Governo intenda intraprendere in capo alla Rai per sanzionare tale comportamento;

se risulti entro quanto tempo il territorio nazionale sarà coperto dal segnale radiofonico digitale, avendo presente che nel 2014 cade il 120° anniversario della nascita di Guglielmo Marconi e che il 2015 sarà l'anno in cui Milano e l'Italia ospiteranno l'Expo internazionale;

se risulti il motivo per cui la Rai non informa con messaggi ripetitivi di servizio che le proprie trasmissioni sono oggi ricevibili in digitale con appropriati ricevitori sia da casa che dall'auto, almeno nelle zone già oggi coperte dal servizio;

se risulti per quale motivo la Rai non ha ancora sviluppato programmi digitali locali in abbinamento a quelli nazionali nelle diverse regioni italiane, al fine di consentire l'irradiazione continuativa in digitale delle trasmissioni del telegiornale regionale e della programmazione locale;

se risulti per quale motivo le informazioni contenute nei testi a scorrimento (sottopancia) già irradiate per canali digitali nazionali della Rai non siano opportunamente presenti anche sui canali digitali locali;

se risulti il motivo per cui Radio Rai non sta facendo alcuna comunicazione al riguardo della disponibilità delle proprie trasmissioni digitali su i canali di pubblica utilità quali FD4 ed FD5, Isoradio e GRParlamento, difficilmente ascoltabili in FM, soprattutto se in movimento, ma ottimi ed utili quando trasmessi in digitale;

se risulti per quale motivo Radio RAI, disponendo di un intero blocco di frequenze, non ha ancora arricchito la propria offerta digitale, ad esempio portando nella propria offerta Dab+ i 3 canali già realizzati in tecnica digitale per la diffusione via *web*;

se il Governo abbia già definito un proprio programma di progressivo spegnimento degli impianti di trasmissione in *standard* analogico FM, pensando alla conseguente riduzione dei consumi elettrici contenendo costi, oneri di manutenzione degli impianti migliorando e rinnovando sostanzialmente il servizio;

ser risulti quale sia il piano di Rai e cosa Rai stia facendo per sostenere la diffusione dei nuovi ricevitori per la radio digitale presso gli utenti finali al fine di accorciare i tempi di spegnimento dei vetusti, costosi ed inquinanti attuali impianti diffusivi.

(4-00572)

(17 luglio 2013)

RISPOSTA. - Si risponde sulla base degli elementi acquisiti presso la Rai.

Al riguardo, si ritiene opportuno fornire preliminarmente elementi di analisi sul quadro giuridico di riferimento nonché sullo sviluppo della rete radiofonica digitale in tecnologia DAB in Italia e in Europa.

Il contratto nazionale di servizio 2010-2012 statuisce determinati adempimenti e indicazioni per quanto concerne le trasmissioni radiofoniche in tecnica digitale previsti esclusivamente nel comma 5 dell'articolo 24 che

così recita: «La Rai, anche attraverso consorzi, è tenuta a sviluppare concretamente le trasmissioni radiofoniche in tecnica digitale secondo i nuovi standard trasmissivi che costituiscono l'evoluzione del DAB, nel rispetto della regolamentazione adottata dall'Autorità, cooperando attivamente per lo sviluppo del mercato della radio digitale nell'osservanza del principio di neutralità tecnologica e competitiva».

Il comma 1 dell'art. 24, inoltre, non soltanto ribadisce l'obbligo del mantenimento delle ordinarie trasmissioni della programmazione in FM, che ai sensi dell'art. 10 dello stesso contratto di servizio deve essere completa, differenziata, variegata, territorialmente estesa e capillare, neppure ipotizzando la diminuzione della medesima e meno che mai la sostituzione con la diffusione digitale, ma sopratutto (comma 5) obbliga la concessionaria del servizio pubblico al rispetto della regolamentazione dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (Agcom) che diviene il punto di riferimento di qualsiasi possibile iniziativa Rai in materia.

Arricchendo il quadro giuridico si precisa che il regolamento vigente è la delibera Agcom 664/09/CONS del 26 novembre 2009 che definisce i termini generali della fase di avvio delle trasmissioni radiofoniche in tecnica digitale.

L'art. 3, comma 13 b), stabilisce «che venga diffuso in simulcast su rete radiofonica in tecnica digitale almeno il 50 per cento del programma radiofonico diffuso su rete radiofonica analogica terrestre calcolato sul tempo di trasmissione settimanale del medesimo programma analogico».

Sempre l'art. 3, al comma 15, stabilisce che «I soggetti di cui al comma 12, qualora intendano irradiare anche programmi diversi da quelli già d in tecnica analogica, fatto salvo quanto previsto dal comma 13, lettera b), sono tenuti a richiedere specifica autorizzazione ai sensi del comma 8».

L'art. 9, comma 6, stabilisce che «nella fase di avvio dei mercati, i fornitori di contenuti autorizzati ai sensi dell'art. 3, comma 12, hanno accesso prioritario alla capacità trasmissiva dei blocchi di diffusione degli operatori di rete limitatamente ad un solo programma per ciascun fornitore di contenuti, compatibilmente con la disponibilità di capacità trasmissiva».

L'art. 11 stabilisce che «La concessionaria del servizio pubblico generale radiotelevisivo è abilitata alla diffusione di palinsesti, programmi dati e servizi in tecnica digitale su un blocco di diffusione radiofonico per l'effettuazione di trasmissioni in banda VHF-III».

L'art. 13, comma 2, stabilisce che «Ai fini della pianificazione delle frequenze e della connessa configurazione delle reti, l'Autorità, sentite la concessionaria del servizio pubblico radiotelevisivo e le associazioni maggiormente rappresentative delle imprese radiofoniche private suddivide

il territorio nazionale in bacini di utenza e sub bacini di utenza per le diffusioni locali, individua le frequenze assegnabili nelle aree territoriali nelle quali si è concluso il passaggio definitivo alla trasmissione televisiva digitale terrestre e determina il numero e la configurazione delle reti radiofoniche digitali terrestri da attivare nelle medesime aree».

L'art. 18 demanda, infine, l'assegnazione dei diritti di uso delle frequenza al completamento della fase di avvio dei mercati. Pertanto l'Agcom provvede all'individuazione delle frequenze assegnabili in una fase successiva attraverso ulteriori delibere.

Successivamente la delibera Agcom 180/12/CONS del 4 aprile 2012 ha determinato le frequenze disponibili ed assegnabili per il servizio radiofonico in tecnica digitale nella regione Trentino-Alto Adige, sancendo la nascita del progetto pilota nella provincia autonoma di Trento. Analogamente la delibera Agcom 383/13/CONS del 20 giugno 2013 estende alla provincia di Bolzano tale progetto pilota.

Ciò premesso, la Rai ha specificato lo stato dell'attuale rete radiofonica digitale risulta composta da 18 impianti "Rai Way" in tecnologia DAB+; i programmi diffusi dal *multiplex* nazionale sono: Rai Radio1, Rai Radio2, Rai Radio3, Isoradio, GR Parlamento, Rai Radio fd4 e Rai Radio fd5, con una copertura pari ad oltre il 40 per cento della popolazione italiana e ricevibile nelle principali città (Torino, Milano, Venezia, Udine, Bologna, Roma, Napoli, Palermo). Tutte le informazioni sul DAB+, costantemente aggiornate, sono riportate sul sito della società Rai Way.

Per quanto riguarda lo sviluppo della rete radiofonica digitale, l'azienda ha rappresentato che si sta focalizzando su due principali aree di intervento: 1) il progetto del Trentino-Alto Adige che sviluppa quanto riportato nell'ambito di specifiche delibere Agcom; 2) il progetto di ristrutturazione ed estensione della rete DAB+.

Sul primo dei due aspetti, a seguito della delibera 180/12/CONS dell'Autorità relativa al progetto pilota nella provincia autonoma di Trento, la Rai ha attivato il sito di Paganella (aprile 2013) e i due impianti di Rovereto e di Ravina di Trento (novembre 2013). Inoltre, l'estensione del progetto pilota alla provincia di Bolzano ha comportato l'attivazione dell'impianto di cima Penegal. In ottemperanza alle disposizioni previste nell'articolo 24, comma 5, del contratto di servizio, Rai e Ray Way hanno altresì definito accordi con l'emittenza locale (accordo con il consorzio Digiloc) finalizzati alla condivisione di infrastruttura e co-ubicazione del sito.

Per quanto riguarda l'attività di ristrutturazione ed estensione della rete DAB+, finalizzata ad offrire un miglioramento del servizio attualmente in fase di sperimentazione, il progetto della Rai prevede la messa in esercizio di circa 60 impianti entro fine 2015. L'obiettivo prefissato dalla

concessionaria pubblica è la realizzazione della copertura di gran parte del Nord e parte del Centro Italia, con livelli qualitativi pari o superiori a quelli della modulazione di frequenza (FM).

Per la ristrutturazione della rete DAB la Rai procederà, in via prioritaria, con il rinnovo degli impianti attualmente in esercizio e la riattivazione di parte dei siti già autorizzati dislocati sul territorio nazionale.

Ciò posto, venendo all'esame più dettagliato dei singoli quesiti, si fa presente quanto segue.

Relativamente all'adempimento dell'impegno assunto dalla Rai a sviluppare trasmissioni radiofoniche in digitale si evidenzia che, sulla base di quanto precedentemente riferito in merito ai progetti di sviluppo del DAB portati avanti dall'azienda, non emergono, sentita la competente Agcom, comportamenti in violazione al contratto di servizio da parte della concessionaria pubblica.

Per quel che concerne i tempi entro i quali il territorio nazionale sarà coperto dal segnale radiofonico digitale, la Rai ha precisato che intende entro il 2015 provvedere all'estensione delle attuali coperture (che raggiungono oggi circa il 43 per cento di popolazione nazionale ed alcuni dei capoluoghi di regione rilevanti quali Roma, Aosta, Torino, Milano, Trento, Venezia, Bologna, Napoli e Palermo). Il regolamento vigente individua, comunque, la necessità che l'Agcom predisponga un piano nazionale di assegnazione delle frequenze (PNAF) opportuno al fine di individuare le risorse assegnabili: ad oggi il piano risulta disponibile solo per le province autonome di Trento (delibera n. 180/12/CONS) e Bolzano (delibera n. 383/13/CONS).

Sul motivo per il quale la Rai non informa con messaggi ripetitivi di servizio che le proprie trasmissioni sono oggi ricevibili in digitale con appropriati ricevitori sia da casa che dall'auto, almeno nelle zone già oggi coperte dal servizio, l'azienda ha precisato che nei due spazi quotidiani del giornale radio regionale, in onda su Radio1 a diffusione locale in orario di massimo ascolto (ore 7.20 e ore 12.10), è in onda uno *spot* prodotto dalla Direzione radio mirato a valorizzare la ricezione digitale nelle aree già servite, specie sotto il profilo della qualità del segnale e della sintonia non interferita. La trasmissione dello *spot* comporta una riduzione delle finestre informative locali, perciò la messa in onda è stata pianificata nel periodo estivo, che pone minori problemi di saturazione degli spazi.

Inoltre le informazioni sugli impianti, le relative frequenze di emissione e i programmi irradiati sono esposte nel sito *internet* di Rai Way.

Per quel che riguarda il motivo per il quale la Rai non ha ancora sviluppato programmi digitali locali in abbinamento a quelli nazionali nelle

diverse regioni italiane al fine di consentire l'irradiazione continuativa in digitale delle trasmissioni del giornale radio regionale e della programmazione locale, la Rai ha evidenziato che in questo momento sta gestendo due diversi *multiplex*: il primo, detto *mux* nazionale, diffuso ancora in DAB derivante dalla vecchia sperimentazione che contiene 7 programmi e non ha altro spazio a disposizione; il secondo, detto *mux* TAA, diffuso in DAB+ che contiene, oltre ai 7 programmi presenti sul nazionale, anche il canale in lingua tedesca Sender Bozen e 2 canali aggiuntivi chiamati Radio1TAA e Radio2TAA che replicano il contenuto dei canali nazionali Radio1 e Radio2, salvo i distacchi per i programmi regionali e i giornali radio.

Con l'estendersi delle delibere Agcom che andranno a coprire altre zone d'Italia, si potranno inserire i contenuti regionali come fatto per il Trentino-Alto Adige.

Altri programmi a valenza regionale potranno essere inseriti sempre rispettando i limiti temporali di programmazione *simulcast*. La Rai fa, comunque, presente che nelle numerose audizioni e consultazioni con l'amministrazione pubblica, ha sottolineato la difficoltà nel garantire la completa decomponibilità a livello regionale e locale dei contenuti informativi, in mancanza di almeno un ulteriore blocco di frequenza. Al momento, a conferma dello sforzo profuso a favore dell'avvio e dello sviluppo della radio digitale, la Rai sta valutando e sperimentando diverse soluzioni, tecnologicamente d'avanguardia anche a livello internazionale, che potrebbero risolvere il problema.

Sul motivo per il quale le informazioni contenute nei testi a scorrimento (sottopancia) già irradiate per canali digitali nazionali della Rai non siano opportunamente presenti anche sui canali digitali locali, l'azienda ha comunicato che sta provvedendo ad individuare delle modalità di inserimento di testi a scorrimento e di immagini anche nei canali digitali a contenuto regionale. Inoltre, la presenza contemporanea di contenuti nazionali e regionali comporta una maggiore complessità tecnica.

Per quel che riguarda il motivo per il quale Radio Rai non sta facendo alcuna comunicazione riguardo alla disponibilità delle proprie trasmissioni digitali su i canali di pubblica utilità quali fd4 ed fd5, Isoradio e GR Parlamento, difficilmente ascoltabili in FM, soprattutto se in movimento, ma ottimi ed utili quando trasmessi in digitale, la Rai ha evidenziato che con il primo *spot* informativo si è inteso privilegiare la promozione della radio digitale in quanto servizio innovativo, comune all'intera radiofonia pubblica e privata. I successivi comunicati saranno mirati sui canali Radio Rai e sulle rispettive specificità.

Circa la motivazione per la quale Radio RAI, disponendo di un intero blocco di frequenze, non ha ancora arricchito la propria offerta digitale, ad esempio portando nella propria offerta DAB+ i 3 canali già realizzati in

tecnica digitale per la diffusione via *web*, la Rai ha sottolineato che in questa fase di avvio viene data la precedenza agli editori già esistenti in analogico, nella misura di un programma per ciascun fornitore di contenuti. I "*newcomer*" solo alla fine del processo di avvio potranno beneficiare dello spazio frequenziale non utilizzato, previa domanda al Ministero dello sviluppo economico. Anche la concessionaria di servizio pubblico dovrà attendere il completamento della fase di avvio per poi chiedere al Ministero le necessarie autorizzazioni per inserire nuovi programmi.

Sul tema l'azienda ha, inoltre, specificato che visto il ruolo di riequilibrio del sistema pluralistico affidato al servizio pubblico e il limite *antitrust* di programmi e contenuti di cui all'art. 43, comma 7, del testo unico sui servizi di *media* audiovisivi e radiofonici, è preferibile che un incremento della programmazione di Radio Rai non vada oltre quanto già effettuato per i programmi regionali in Trentino-Alto Adige e di quanto previsto dalla delibera 664/09/CONS in tema di differenziazione della programmazione in DAB+ rispetto alla programmazione in FM.

Si fa presente, infine, che al momento non risulta un programma di spegnimento degli impianti di trasmissione in *standard* analogico FM.

Il Ministro dello sviluppo economico
GUIDI

(16 aprile 2014)

SCIBONA, CIOFFI, BLUNDO, SERRA, FATTORI, CASTALDI, VACCIANO, DE PIN, DE PIETRO, FUCKSIA, MONTEVECCHI, AIROLA, ANITORI, BATTISTA, BENCINI, BERTOROTTA, BIGNAMI, BOCCHINO, BOTTICI, BUCCARELLA, BULGARELLI, CAMPANELLA, CAPPELLETTI, CASALETTO, CATALFO, CIAMPOLILLO, COTTI, CRIMI, DONNO, ENDRIZZI, GAETTI, GAMBARO, GIARRUSSO, GIROTTO, LEZZI, LUCIDI, MANGILI, MARTELLI, MARTON, MOLINARI, MORONESE, MORRA, MUSSINI, NUGNES, ORELLANA, PAGLINI, PEPE, PETROCELLI, PUGLIA, ROMANI Maurizio, SANTANGELO, SIMEONI, TAVERNA. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

Italferr è la società di ingegneria del gruppo Ferrovie dello Stato che si occupa di progettazione, direzione e supervisione lavori, effettuazione delle gare d'appalto e attività di *project management* per tutti i grandi investimenti infrastrutturali del gruppo;

in data 8 marzo 2013 la Italferr SpA (società con socio unico, soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato italiane SpA) in nome e per conto di Rfi SpA ha comunicato l'avvio del procedimento finalizzato alla proroga della dichiarazione di pubblica utilità che andrà in scadenza in data 25 agosto 2013, disposta con deliberazione Cipe n. 80 del 29 marzo 2006, sul progetto definitivo della linea ferroviaria alta velocità-alta capacità Milano-Genova "terzo valico dei Giovi";

l'intervento infrastrutturale è inserito nell'ambito del primo programma delle infrastrutture strategiche. Il progetto definitivo della linea ferroviaria alta velocità-alta capacità Milano-Genova "terzo valico dei Giovi", facente parte degli interventi connessi con l'"asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)", rientra tra le opere nazionali afferenti al "corridoio plurimodale tirrenico-nord Europa";

il Cipe, con delibera n. 85 del 18 novembre 2010, ha autorizzato l'avvio della realizzazione del primo lotto costruttivo del progetto definitivo della linea, del valore di 1.130,95 milioni di euro con l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera;

considerato che:

la Corte dei conti, con determinazione n. 124/2010, "Determinazione e relazione della Sezione del controllo sugli enti sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa per gli esercizi 2008 e 2009", richiamava l'attenzione sulla circostanza che "sono ben lungi dall'essere definiti i procedimenti contenziosi e le problematiche legali connesse alla esecuzione delle opere ed all'applicazione delle normative succedutesi in tema di scelta del contraente";

i parametri e criteri di valutazione e le stime sui flussi di traffico merci sulla base dei quali venne a suo tempo considerata favorevolmente la pubblica utilità, nonché le successive proroghe già concesse, sono fin dall'inizio apparsi quantomeno sovrastimati e non hanno mai trovato sostegno nell'andamento dei dati reali;

risulta agli interroganti che non è mai stata resa pubblica una reale e dettagliata valutazione costi-benefici relativa all'infrastruttura;

la realizzazione dell'opera è stata suddivisa in lotti costruttivi non funzionali;

secondo quanto sancito nel piano di fattibilità di Rfi del 2004, solo il 15 per cento del costo della realizzazione e delle spese di funzionamento, e relativa manutenzione, dell'opera verrà coperto dai ricavi di mercato, mentre il restante 85 per cento resterà a carico delle casse dello Stato in modo perpetuo;

il 19 giugno 2007 il Ministro dell'economia e delle finanze Padoa Schioppa e il Sottosegretario di Stato Tononi, durante l'audizione dinanzi all'8a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, affermarono che il terzo valico era antieconomico e che di conseguenza non sarebbe stato inserito nel Documento di programmazione economico finanziaria come priorità;

recentemente Rfi ha richiesto di stornare dai fondi destinati al secondo lotto la cifra di 240 milioni di euro per destinarli alla manutenzione delle linee esistenti;

allo stato dell'arte, a 15 mesi dall'ennesima dichiarazione di avvio lavori, sono stati realizzati solamente alcuni sondaggi e qualche esproprio. Per puro scopo mediatico, a quanto risulta agli interroganti vengono invece dichiarati aperti cantieri dove in realtà non si è mai lavorato;

i rischi per la salute dei cittadini, derivanti dalla notevole presenza di amianto nelle rocce serpentiniche che, come conosciuto, compongono l'Appennino ligure-piemontese, nonché quelli relativi all'inaridimento delle fonti idriche sul territorio, non appaiono valutati conformemente alla loro importanza;

nel corso degli ultimi mesi l'opposizione all'opera da parte della popolazione residente è cresciuta notevolmente e continua ancora oggi, tenuto conto che si è di fronte ad un'infrastruttura imposta dall'alto, priva di ogni indicazione in merito alla sua stessa utilità;

forti dubbi vengono sollevati anche dalle amministrazioni locali, che in alcuni casi hanno manifestato la totale contrarietà all'opera,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno, prima di procedere alla concessione della nuova proroga, confermando così la volontà di proseguire nell'esecuzione dell'opera, prevedere l'avvio di un'analisi dei costi e dei benefici dell'opera che sia il più possibile trasparente nelle modalità di realizzazione e di comunicazione e che, soprattutto, non si limiti al mero aspetto economico-finanziario, ma contempli i costi ambientali e sociali, anche in termini di danno alla salute dei cittadini;

se, in caso di realizzazione dell'analisi costi-benefici, non ritenga opportuno prevedere di audire in contraddittorio tecnici ed esperti individuati dalle associazioni ambientaliste e dai comitati di cittadini che si oppongono all'infrastruttura;

se non ritenga opportuno istituire una commissione ministeriale avente il compito di verificare e valutare, considerata l'attuale fase di con-

giuntura economica, l'effettiva utilità dell'opera, anche avvalendosi di contributi di tecnici ed esperti indicati dalle associazioni ambientaliste e dai comitati di cittadini coinvolti che si oppongono alla realizzazione della stessa.

(4-00211)

(21 maggio 2013)

RISPOSTA. - Come è noto il Governo italiano e l'Unione europea hanno più volte manifestato una chiara volontà strategica sulla necessità di realizzare un corridoio infrastrutturale chiave per l'intero assetto comunitario.

Il progetto, oltre a consentire il pieno sviluppo del porto di Genova, si prefigge di ridurre i costi di attraversamento degli Appennini e collegare in maniera sostenibile dal punto di vista ambientale ed economico il Mediterraneo con l'Europa centrale e il mare del Nord, puntando ad accrescere la capacità di trasporto del traffico merci nella modalità ferroviaria.

Inoltre, il complesso di linee e di rami di raccordo, che costituirà la nuova infrastruttura di valico, consentirà di accrescere l'accessibilità per i treni viaggiatori al capoluogo ligure, contribuendo alla realizzazione di una vera e propria rete che potrà essere dedicata al traffico metropolitano, est-ovest e nord-sud.

Difatti, l'Unione europea ha ritenuto opportuno inserire l'opera all'interno del "*core network*", cioè all'interno delle opere chiave dell'intero assetto comunitario, eleggendo l'intervento tra i valichi non per arricchire il territorio di un asse infrastrutturale inutile ma perché convinta dell'essenzialità e dell'improcrastinabilità dell'opera stessa tanto che ha consentito l'accesso alle risorse del fondo TEN-T ai fini della sua realizzazione.

Si conferma, pertanto, l'impegno sulla realizzazione dell'opera di cui si continua a seguire lo stato di avanzamento con un'attività di monitoraggio sistematico e capillare.

Allo stato, su 6 lotti costruttivi di cui 2 già onorati finanziariamente da risorse pubbliche per circa 1,9 miliardi dì euro, si registrano dei ritardi rispetto al cronoprogramma dovuti sostanzialmente a criticità registrate nell'*iter* previsto per la gestione dei materiali da scavo e per il reperimento dei materiali litoidi. Infatti, come prescritto dalla delibera CIPE n. 80/2006, il consorzio COCIV, in ottemperanza alla legge regionale n. 30 del 1999, ha inoltrato alla Regione Piemonte il cosiddetto piano cave per il successivo *iter* approvativo.

Nel corso dell'*iter* di approvazione, la cui prima seduta di conferenza di servizi si è tenuta in data 21 novembre 2012, in considerazione delle osservazioni e richieste ivi formulate dalle amministrazioni partecipanti, nonché della moratoria sul terzo valico presentata da alcuni Comuni della provincia di Alessandria, la Regione Piemonte ha ritenuto necessario istituire dei tavoli tecnici di approfondimento sulle tematiche amianto, idrogeologia e trasporto dello smarino.

La Regione stessa ha poi subordinato la conclusione dell'*iter* approvativo del piano cave al coordinamento con il Ministero dell'ambiente e della tuela del teeritorio e del mare sul più ampio "piano di utilizzo terre". Ulteriore criticità che si è palesata nel corso delle attività, attiene all'opposizione dei "No Tav" all'acquisizione delle aree a cura del consorzio COCIV.

In proposito, si evidenzia che alcune associazioni ambientaliste hanno di recente presentato ricorso al Tar avverso i provvedimenti del Ministero dell'ambiente e della Regione Piemonte che hanno permesso al COCIV di avviare lavori.

Al fine di recuperare gli scostamenti temporali e produttivi maturati, il *general contractor*, anche su precisa sollecitazione di questo Ministero, ha proposto un piano recupero tempi che, sostanzialmente, prevede un maggior ricorso allo scavo meccanizzato rispetto a quanto già autorizzato nel progetto definitivo approvato dal CIPE. Sul programma di recupero Rete ferroviaria italiana ha richiesto al *general contractor* ampia documentazione tecnica, con contestuale evidenza della definizione dell'*iter* autorizzativo previamente condiviso con gli enti e Ministeri competenti.

Nel concludere, si assicura che questo Ministero sta seguendo l'evolversi della vicenda ed ha già fissato un incontro a breve con RFI, con le Regioni Piemonte e Liguria e con il *general contractor*, per definire le azioni da intraprendere al fine di recuperare, concretamente, quanto definito dal programma iniziale dei lavori.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
LUPI

(29 aprile 2014)