

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sui progetti di legge C. 44, C. 471, C. 649 e C. 772, in materia di sicurezza nella circolazione stradale.

Audizione di rappresentanti di Anas spa (*Svolgimento e conclusione*) 119

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-00784 Velo e Nannicini: Entrata in vigore del divieto, per i nuovi titolari di patente, di guidare autoveicoli di una determinata potenza per il primo anno dal rilascio 120

ALLEGATO 1 (Testo della risposta) 124

5-00785 Montagnoli e altri: Soppressione di treni e disservizi in Lombardia e in altre regioni dell'Italia settentrionale 120

ALLEGATO 2 (Testo della risposta) 125

5-00786 Bergamini e Biasotti: Soppressione della fermata del treno Eurostar nella stazione di Viareggio 121

ALLEGATO 3 (Testo della risposta) 127

RISOLUZIONI:

7-00070 Lovelli: Sul potenziamento della rete autostradale e ferroviaria con riferimento alla Valle Scrivia ligure e piemontese e ai collegamenti Genova-Milano e Genova-Torino (*Discussione e rinvio*) 121

COMITATO RISTRETTO:

Disposizioni in materia di circolazione e sicurezza stradale. C. 44 Zeller, C. 471 Anna Teresa Formisano, C. 649 Meta e C. 772 Carlucci 123

INDAGINE CONOSCITIVA

Giovedì 18 dicembre 2008. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 9.10.

Indagine conoscitiva sui progetti di legge C. 44, C. 471, C. 649 e C. 772, in materia di sicurezza nella circolazione stradale.

Audizione di rappresentanti di Anas spa.
(*Svolgimento e conclusione*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori sarà assicurata,

oltre che mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Introduce quindi l'audizione.

Pietro CIUCCI, *presidente di Anas spa*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi, per porre quesiti e formulare osservazioni, i deputati Angelo COMPAGNON (UdC), Silvano MOFFA (PdL), Jonny CROSIO (LNP), Vincenzo GAROFALO (PdL), Antonino FOTI (PdL).

Pietro CIUCCI, *presidente di Anas spa*, replica ai quesiti posti.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ringrazia il presidente dell'Anas per il suo intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 10.25.

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

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 18 dicembre 2008. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Mario Mantovani.

La seduta comincia alle 14.

5-00784 Velo e Nannicini: Entrata in vigore del divieto, per i nuovi titolari di patente, di guidare autoveicoli di una determinata potenza per il primo anno dal rilascio.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

Silvia VELO (PD), richiamando la disposizione di cui all'articolo 117 del codice della strada, che prevede il divieto di guida, per neopatentati, di autoveicoli aventi una potenza specifica riferita alla tara superiore a 50 kw/t, osserva che si tratta di una norma caratterizzata da incongruità, perché si vieta la guida di veicoli pesanti di maggiore potenza, mentre si permette la guida di veicoli leggeri di minore potenza. Ricorda che le difficoltà in sede di attuazione della disposizione

hanno indotto il Parlamento a prevedere una proroga della data da cui decorre l'applicazione della citata disciplina al 1° gennaio 2009. Nell'imminenza della scadenza della proroga, l'interrogazione è rivolta sollecitare il Governo a chiarire la propria posizione ed indicare quali iniziative intenda assumere al riguardo.

Il sottosegretario Mario MANTOVANI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Silvia VELO (PD) replicando, si dichiara soddisfatta della risposta. Auspica peraltro che la preannunciata ulteriore proroga non sia seguita da proroghe successive, al fine di evitare che si protragga una situazione di incertezza normativa. Osserva che tale situazione può rappresentare un ulteriore motivo di difficoltà per il settore dell'auto, che sta attraversando una crisi assai grave, in quanto può scoraggiare l'acquisto di nuove vetture da parte delle famiglie.

5-00785 Montagnoli e altri: Soppressione di treni e disservizi in Lombardia e in altre regioni dell'Italia settentrionale.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) evidenzia le problematiche si sono registrate in diverse regioni dell'Italia settentrionale ed in particolare in Lombardia, Veneto e Trentino-Alto Adige, soprattutto a danno dei pendolari. Ricorda che si tratta di problematiche sulle quali anche la Commissione è intervenuta in più occasioni e che da ultimo sono state evidenziate nel parere espresso sul decreto legge n. 185. Auspica, quindi, un intervento del Governo nei confronti di Trenitalia per superare queste diffuse situazioni di disservizio, che hanno pesanti ricadute sull'organizzazione di vita di molti utenti del trasporto ferroviario.

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

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) nel ringraziare il sottosegretario, osserva che l'interrogazione si riferisce a più regioni e invita pertanto il Governo a sollecitare un confronto di Trenitalia con le singole regioni per superare le gravi situazioni di inadempimento degli obblighi recati dai contratti di servizio. Pur ritenendo comprensibili le ragioni relative all'economicità dei servizi di trasporto ferroviario e riconoscendo l'autonomia di Trenitalia, ricorda che il Ministro Matteoli ha esplicitamente affermato che la responsabilità degli indirizzi politici è del Governo. Ribadisce pertanto l'auspicio che il Governo intervenga in modo efficace, anche in considerazione delle ulteriori risorse stanziare dal decreto-legge n. 185 a favore delle Ferrovie dello Stato.

5-00786 Bergamini e Biasotti: Soppressione della fermata del treno Eurostar nella stazione di Viareggio.

Deborah BERGAMINI (PdL) nell'illustrare l'interrogazione in titolo, ricorda che l'entrata in vigore del nuovo orario il 14 dicembre scorso ha comportato la soppressione della fermata, nella stazione di Viareggio, dell'unico Eurostar previsto sulla tratta Roma-Genova. Ricorda che contestualmente è stato istituito un nuovo treno denominato Eurostar City, che sosta nella stazione di Viareggio nel percorso che il treno effettua in direzione nord, da Roma verso Genova, ma non sosta nella suddetta stazione in direzione sud. Osserva, quindi, che questa scelta non è riconducibile a criteri oggettivi. Ricorda, infatti, che sull'analoga tratta sono previste fermate in direzione sia nord che sud nella cittadina di Follonica, che conta un terzo degli abitanti di Viareggio. Evidenzia che la decisione presa da Trenitalia reca una forte penalizzazione dei cittadini di Viareggio ed incide negativamente sulla vocazione turistica della città e di tutta la Versilia. Evidenzia quindi che ci sono state numerose proteste e che il problema è molto sentito a livello locale.

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

Deborah BERGAMINI (PdL) ringrazia il sottosegretario per la risposta resa, ma rappresenta la propria insoddisfazione. Ribadisce la gravità della penalizzazione per tutta la zona della Versilia. Ritiene incomprensibile come per un medesimo treno si preveda una fermata nel percorso in direzione nord, mentre la stessa fermata non sia prevista in direzione sud. Auspica quindi un intervento del Governo su Trenitalia per potenziare i collegamenti di media e lunga percorrenza che interessano la città di Viareggio. Ribadisce che questa decisione ha gravi conseguenze sulla Versilia dal punto di vista turistico e che ciò risulta incongruente con gli indirizzi politici del Governo che ha fatto del turismo un settore centrale per l'economia del Paese. Auspica quindi che la Commissione possa avere ulteriori occasioni di incontro diretto di Ferrovie dello Stato e di Trenitalia.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.25.

RISOLUZIONI

Giovedì 18 dicembre 2008. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Castelli.

La seduta comincia alle 14.25.

7-00070 Lovelli: Sul potenziamento della rete autostradale e ferroviaria con riferimento alla Valle Scrivia ligure e piemontese e ai collegamenti Genova-Milano e Genova-Torino.

(Discussione e rinvio).

Mario LOVELLI (PD) illustra la risoluzione in titolo. Richiama precedenti ordini

del giorno accolti dal Governo che segnalavano l'esigenza di un potenziamento dei servizi indicati nella risoluzione. Osserva che nel frattempo sono intervenuti sia nuovi finanziamenti alle Ferrovie dello Stato previsti dal decreto-legge n. 185 sia l'adozione del nuovo orario ferroviario. Segnala inoltre che in data odierna è prevista una riunione del CIPE in cui potranno essere decisi ulteriori stanziamenti. Ricorda la situazione autostradale nella valle Scrivia, zona di sbocco tra Liguria e Piemonte, dove l'autostrada A7 necessita di interventi infrastrutturali per migliorare la sicurezza, con particolare riferimento al nodo di Serravalle-Scrivia, punto terminale della suddetta autostrada. In ordine al terzo valico dei Giovi, ricorda che esso è stato approvato dal CIPE con progetto definitivo nell'aprile del 2006, è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* nel successivo agosto del 2006 e che con decreto-legge n. 112 del 2008 sono state ripristinate le convenzioni con il *general contractor* per l'esecuzione dell'opera. Ricorda inoltre che sono stati sottoscritti accordi con gli enti locali e che le opere relative al terzo valico erano espressamente indicate nel contratto di programma 2007-2011. Invita pertanto il Governo a verificare le modalità attuative di quest'opera. Ricorda infine che nell'area oggetto della risoluzione si è costituita una società per lo sviluppo delle potenzialità logistiche (Società logistica alessandrina ligure) cui hanno aderito inizialmente le regioni Piemonte e Liguria e alla quale ha successivamente aderito anche la regione Lombardia, con l'obiettivo di sviluppare la logistica in quest'area. Ricorda che la legge finanziaria per il 2007 aveva previsto la costituzione di apposite società di corridoio per lo sviluppo delle potenzialità logistiche. Per questo motivo la risoluzione impegna il Governo a costituire un'apposita società in tal senso. Riepiloga quindi i contenuti degli impegni previsti dalla risoluzione ricordando che si richiede che il Governo si attivi nei confronti di Autostrade per l'Italia affinché provveda alla manuten-

zione straordinaria e alla modifica del tracciato dell'autostrada A7 nel tratto oltreappenninico; si attivi nei confronti di RFI perché dia seguito agli impegni relativi al terzo valico sottoscritti nei protocolli d'intesa con gli enti locali; verifichi le modalità attuative della linea ad alta velocità Genova-Milano alla luce delle nuove disposizioni legislative introdotte e a promuovere la costituzione di una società di corridoio per valorizzare la piattaforma logistica del nord-ovest. In conclusione osserva che l'adempimento degli impegni consentirebbe un significativo miglioramento della situazione infrastrutturale, autostradale e ferroviaria, delle aree interessate, e che questo avrebbe ricadute positive sia sulle imprese che sugli utenti.

Il sottosegretario Roberto CASTELLI osserva che si tratta di una risoluzione ampia e articolata. Ricorda che il Governo si è già attivato su alcune delle questioni indicate. Ritiene assai rilevanti le disposizioni adottate nell'ambito del decreto-legge n. 185, relative al finanziamento delle opere strategiche, alla accelerazione delle procedure di realizzazione delle opere infrastrutturali ed ai finanziamenti aggiuntivi per le Ferrovie dello Stato, relativi sia ai contratti di servizio che al contratto di programma. Ritiene opportuno attendere gli esiti della riunione odierna del CIPE nella quale auspica che prendano importanti decisioni su questi temi. In conclusione osserva che al momento il Governo non può esprimere un parere favorevole sul complesso della risoluzione. Tuttavia si riserva di approfondire le singole questioni indicate nella medesima risoluzione per verificare se anche attraverso opportune riformulazioni, si possa pervenire alla definizione di un atto di indirizzo che il Governo sia in condizione di accogliere.

Mario LOVELLI (PD) segnala che alcuni organi di stampa hanno già preannunciato che il CIPE si accinge a stanziare

un miliardo di euro per gli interventi indicati nella risoluzione. Auspica quindi che nelle sedute che si terranno al rientro dopo la pausa natalizia possano essere auditi i principali soggetti interessati dalla risoluzione ed in particolare RFI, Trenitalia, Autostrade per l'Italia, le regioni Piemonte e Liguria, le province di Alessandria e Genova e i comuni coinvolti. Auspica infine che il Governo possa pervenire ad un parere favorevole sulla risoluzione che, se approvata, darebbe una risposta significativa a problematiche, a suo giudizio, molto rilevanti.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia

il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.40.

COMITATO RISTRETTO

Disposizioni in materia di circolazione e sicurezza stradale.

C. 44 Zeller, C. 471 Anna Teresa Formisano, C. 649 Meta e C. 772 Carlucci.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 14.40 alle 14.45.

ALLEGATO 1

Interrogazione n. 5-00784 Velo e Nannicini: Entrata in vigore del divieto, per i nuovi titolari di patente, di guidare autoveicoli di una determinata potenza per il primo anno dal rilascio.

TESTO DELLA RISPOSTA

Con decreto-legge n. 117 del 2007, convertito in legge n. 160 del 2007, è stato introdotto il comma 2-*bis* dell'articolo 117 del Codice della Strada in materia di limiti del rapporto tara-potenza per i neopatentati.

Attualmente, è previsto che ai titolari di patente B, per il primo anno di rilascio, non è consentita la guida di veicoli aventi una potenza specifica riferita alla tara superiore ai 50kW/tonnellata.

L'entrata in vigore di tale disposizione è stata, come noto agli interroganti, più volte prorogata e, da ultimo, è stata fissata al 1° gennaio 2009 dall'articolo 4, comma 4, del decreto-legge del 3 giugno 2008, n. 97 convertito con legge 2 agosto 2008, n. 129.

Tuttavia, proprio alla luce delle difficoltà emerse in ambito applicativo della nuova disposizione, è stata predisposta una ulteriore proroga che verrà inserita nel decreto-legge cosiddetto mille proroghe

e che è stata indicata per un ulteriore anno fino, quindi, al 31 dicembre 2009.

Al fine di trovare una soluzione alla problematica che è emersa, è in fase di studio una modifica al citato articolo 117-*bis*, comma 2, intesa a correggere il limite di 55 kW/tonnellata con un'ulteriore previsione che dispone che, per i veicoli di categoria M1 (autoveicoli per il trasporto di persone), la potenza assoluta non possa eccedere i 70kW/tonnellata.

Tale formulazione, per un verso eleva il rapporto tra potenza e tara ricomprendendo nel novero delle auto consentite la maggior parte di quelle cui normalmente si dota la famiglia media, dall'altro coniugando il criterio del rapporto potenza/tara con quello della potenza massima assoluta escludendosi così l'incoerenza che possa essere consentita ai neopatentati la guida di veicoli particolarmente potenti e pesanti.

ALLEGATO 2

Interrogazione 5-00785 Montagnoli e altri: Soppressione di treni e disservizi in Lombardia e in altre regioni dell'Italia settentrionale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'atto ispettivo in oggetto dà conto di molteplici criticità generate dal cambio orario dello scorso 14 dicembre, focalizzando specificamente sui servizi di trasporto regionale in Lombardia ma rappresentando anche ciò che accade in altre Regioni del Nord Italia (Veneto, Trentino, Piemonte). Le modifiche e le soppressioni riferite nell'atto ispettivo riguardano servizi sia regionali che di media e lunga percorrenza, peraltro reciprocamente interagenti data la natura sistemica del trasporto ferroviario. L'interrogazione riferisce inoltre di variazioni d'orario apportate da Trenitalia in modo difforme da quanto concordato con le Regioni interessate, e chiede al signor Ministro se intenda intervenire presso i vertici di Trenitalia sia per far rispettare gli accordi sottoscritti sia per concertare con le realtà locali la predisposizione di un orario ferroviario che tenga conto delle esigenze dei pendolari.

Riguardo quanto sopra si osserva preliminarmente che il Ministero non ha competenza diretta sui servizi oggetto dell'atto ispettivo, per quanto riferibile ai trasporti regolati dalle Regioni e per i servizi di media e lunga percorrenza eserciti in regime di autonomia commerciale. Pertanto il Ministero non determina o non concorre a determinare la declinazione dell'offerta. Quanto sopra, fatta salva la titolarità del contratto di servizio nazionale, il cui perimetro è funzione – *ceteris paribus* – delle risorse disponibili quali saranno stanziare nella legge di bilancio 2009. A ciò va aggiunto che il recente decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185 all'articolo 25 ha stanziato 480 milioni di

euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011 per i contratti di servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario, da ripartire con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Attualmente sono in corso contatti anche con le Regioni allo scopo di individuare un ragionevole equilibrio nell'allocatione delle risorse ex decreto-legge n. 185 del 2008 tra le diverse tipologie di servizi.

In esito alla definizione dell'ammontare di risorse disponibili si darà corso alla definitiva modulazione del perimetro del contratto di servizio nazionale.

Tutto ciò premesso e considerato, preso atto delle pesanti ripercussioni determinate dalle recenti variazioni d'orario, il Ministero è disponibile a prendere parte ad iniziative di cooperazione e concertazione tra i soggetti interessati (in particolare: Regioni e Trenitalia SpA) per rimuovere e – in futuro – prevenire l'insorgere di analoghe criticità.

Tuttavia, per corrispondere alla richiesta di notizie avanzata dagli onorevoli interroganti, è stata interessata Ferrovie dello Stato S.p.a. che ha fornito i seguenti chiarimenti in merito alla situazione dei servizi ferroviari in alcune Regioni del Nord Italia, in coincidenza con l'attivazione del nuovo orario del 14 dicembre 2008, si rappresenta quanto segue.

Per quanto attiene i servizi regionali nella Regione Lombardia, nei primi giorni di applicazione del nuovo orario, si sono registrati risultati in linea con quelli delle precedenti settimane sia per quanto ri-

guarda le soppressioni sia in ordine alla puntualità dei treni. Ferrovie dello Stato ribadisce che non si evidenziano scostamenti sensibili rispetto ai dati dei giorni precedenti l'avvio del nuovo orario.

L'assenza di differenze apprezzabili rispetto al periodo precedente, assume rilevanza soprattutto tenendo conto della circostanza che quello varato il 14 dicembre è un orario particolarmente complesso, per la cui messa a punto è stato necessario intervenire ripetutamente sulla struttura dell'offerta anche a ridosso dell'entrata in vigore – al fine di pervenire ad una programmazione corrispondente alle esigenze e attese delle varie realtà territoriali – che ha consentito, fra l'altro, l'avvio dei nuovi sistemi cadenzati, come pianificato dalla Regione.

Trenitalia ha, comunque, istituito una *task force* che sta costantemente verificando l'andamento della situazione al fine di procedere tempestivamente all'eventuale adozione di interventi correttivi.

Per quanto riguarda l'istituzione della coppia di treni tra Piacenza e Milano citata dagli interroganti, va sottolineato come questa sia stata richiesta dalla Regione Emilia Romagna in una fase avanzata di elaborazione della programmazione.

Tenendo conto, pertanto, dei tempi tecnici occorrenti per l'attivazione, i treni in questione saranno in servizio da lunedì 22 dicembre prossimo.

Per quanto riguarda i servizi ferroviari nel Veneto, la Regione e Trenitalia hanno recentemente concordato l'attivazione di

un tavolo tecnico congiunto per monitorare l'entrata in vigore del nuovo orario, che ha il compito di verificare l'andamento dei treni regionali e i possibili ed eventuali interventi migliorativi da introdurre.

Alcuni interventi sono già in corso di definizione e verranno adottati entro pochi giorni.

Relativamente ai servizi ferroviari regionali del Piemonte, Ferrovie dello Stato comunica che questi non sono stati oggetto di « ristrutturazione ».

Con l'orario del 14 dicembre 2008 sono stati, infatti, confermati i servizi precedentemente in essere e, in particolare, per le tratte Santhià-Torino, Biella-Torino, Novara-Varallo Sesia, non si è proceduto ad alcuna sostituzione dei servizi ferroviari con autobus.

In merito all'Eurostar Bolzano-Roma e viceversa, con l'orario del 14 dicembre scorso, la coppia di Eurostar 9311/9312 Bolzano-Roma e viceversa è stata limitata a Verona.

La variazione adottata è conseguente alle basse frequentazioni riscontrate sui due Eurostar nella tratta Verona-Bolzano e viceversa, che si attestavano mediamente intorno al 30 per cento dei 500 posti offerti.

Va, peraltro, sottolineato che i treni in questione vengono effettuati da Trenitalia a rischio di impresa senza alcuna contribuzione pubblica e, pertanto, si sostengono esclusivamente attraverso gli introiti da mercato che, ovviamente, dipendono dal numero di viaggiatori che li utilizzano.

ALLEGATO 3

Interrogazione 5-00786 Bergamini e Biasotti: Soppressione della fermata del treno Eurostar nella stazione di Viareggio.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'atto ispettivo in oggetto riferisce della soppressione, con il recente cambio orario, dell'unico ES sulla linea Genova-Roma che effettuava servizio nella stazione di Viareggio, con istituzione di un *ES City* che effettua fermata a Viareggio nella sola direzione Sud-Nord.

Anche per il servizio in parola, si deve ribadire quanto riferito relativamente alla precedente interrogazione del deputato Montagnoli e, cioè, che le modifiche d'orario lamentate nell'atto ispettivo afferiscono a servizi eserciti dall'impresa ferroviaria in regime di autonomia commerciale, in merito ai quali il Ministero non determina o non concorre a determinare la declinazione dell'offerta.

Va però evidenziato che il sostegno pubblico ad alcuni servizi (notturni e IC) che interessano la direttrice Torino-Genova-Roma è previsto dall'accordo – relativo al solo 2008 – firmato il 14 marzo 2008 dal Ministro dei trasporti *pro tempore* e l'A.D. di Trenitalia SpA, che alloca le risorse di cui all'articolo 2 comma 252 della legge finanziaria 2008 (104 milioni di euro).

Attualmente è in corso di definizione il contratto di servizio nazionale, il cui schema è stato sottoposto dal Ministro delle infrastrutture al Ministro dell'economia e delle finanze il 3 ottobre scorso ai fini del previsto concerto. Tuttavia il perimetro da regolare nel 2009 – e dunque il perfezionamento del contratto – è funzione, *ceteris paribus*, delle risorse disponibili quali saranno stanziare nella legge di bilancio 2009. A ciò va aggiunto che il recente decreto-legge 29 novembre 2008,

n. 185 all'articolo 25 ha stanziato 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011 per i contratti di servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario, da ripartire con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Attualmente sono in corso contatti anche con le Regioni allo scopo di individuare un ragionevole equilibrio nell'allocazione delle risorse *ex* decreto-legge n. 185 del 2008 tra le diverse tipologie di servizi.

In esito alla determinazione dell'ammontare di risorse disponibili si darà corso alla definitiva modulazione del perimetro del contratto di servizio nazionale; nell'ambito di tale processo senz'altro si terrà debitamente conto della necessità di assicurare adeguati livelli di servizio per l'area in parola.

In merito ai collegamenti che sono oggetto dell'interrogazione, Ferrovie dello Stato S.p.a. ha tuttavia fornito i seguenti chiarimenti.

Con l'entrata in vigore dell'attuale orario (14 dicembre 2008) la coppia di Eurostar 9305/9308 Genova-Roma (e viceversa) è stata velocizzata, consentendo il collegamento con Roma in poco meno di quattro ore (3 ore e 59 minuti), contro le precedenti oltre cinque ore.

Tale risultato è stato ottenuto sia mediante l'utilizzo di materiale rotabile che sfrutta appieno le caratteristiche della linea sia attraverso la riduzione del numero delle fermate (limitate, tra Genova e Roma Termini a La Spezia, Pisa e Livorno). Si risponde così ad una esigenza più volte

manifestata dalla clientela di ridurre i tempi di percorrenza con la Capitale.

È plausibile che la velocizzazione attuata possa consentire di accrescere le frequentazioni di questa coppia di collegamenti, per la quale – a causa del numero insufficiente di viaggiatori – si è sino ad oggi registrata una perdita su base annua di circa 4 milioni di euro, interamente a carico del bilancio di Trenitalia in quanto i treni in questione operano in regime di mercato e, quindi, si sostengono esclusivamente con i ricavi da traffico.

Al riguardo Ferrovie dello Stato ha ritenuto evidenziare che i volumi di traffico espressi dalle stazioni in cui non è più prevista fermata risultano alquanto contenuti.

Per quanto attiene ai collegamenti *Eurostar city*, citati dagli Interroganti, si pone in rilievo che con il nuovo orario del 14 dicembre 2008, la coppia di *Eurostar city* 9798-9799 Napoli-Torino (e viceversa) non ha sostituito la coppia di *Eurostar* sopra citata, bensì due precedenti collegamenti

Intercity (IC 526-527), mantenendo peraltro inalterata la traccia oraria ed il numero delle fermate. Infatti l'*Eurostar city* 9798, che nel precedente orario (IC 526 Napoli-Torino) fermava a Viareggio alle 17.15, continua a fermare nella stazione di cui trattasi al medesimo orario. Analogamente l'*Eurostar city* 9799, di cui non era prevista fermata a Viareggio nel precedente orario (IC 527 Torino-Napoli), non ferma nella stazione di cui trattasi.

Si è ritenuto opportuno, infatti, in attesa della riorganizzazione complessiva del servizio sulla direttrice – prevista nel corso del 2009 – non attuare modifiche alla strutturazione del sistema *Inter city/Eurostar city*.

Si evidenzia, infine, che per la stazione di Viareggio l'offerta di servizi ferroviari di media-lunga percorrenza – che tiene conto delle esigenze di mobilità della clientela del bacino – è attualmente costituita da 18 treni giornalieri rispetto ai 9 treni da/per la stazione di Follonica.