

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione dei rappresentanti di FEDERCHIMICA (Federazione Nazionale dell'Industria Chimica) sul trasporto di merci pericolose	91
Audizione di rappresentanti di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) sul trasporto di merci pericolose	91
Audizione di rappresentanti di Confcommercio sul trasporto di merci pericolose	91
INTERROGAZIONI:	
5-01107 Codurelli: Riduzioni dei finanziamenti destinati ai servizi di navigazione sui laghi lombardi e trasferimento alle regioni delle relative competenze	92
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	96
5-01765 Tullo: Malfunzionamenti della biglietteria della stazione ferroviaria di Rapallo ...	92
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	97
5-01916 Tullo: Valorizzazione e potenziamento della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia-Imperia-Nizza anche alla luce del progetto Calipso	92
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	98
5-01984 Pizzetti: Soppressione del collegamento ferroviario diretto Bergamo-Roma	93
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	100
5-01994 Marco Carra: Vetustà del materiale rotabile in servizio sulla linea ferroviaria Mantova-Milano e conseguenti disagi per gli utenti	93
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i>	101
5-02009 Piffari: Riduzione dei servizi di trasporto ferroviario da e per la Sicilia e ritardo nella definizione del contratto di servizio per il trasporto ferroviario regionale siciliano	93
<i>ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)</i>	103
5-02109 Velo: Soppressione di alcune fermate sulla linea ferroviaria tirrenica conseguenti all'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario	94
<i>ALLEGATO 7 (Testo integrale della risposta)</i>	105
AVVERTENZA	94
ERRATA CORRIGE	94

AUDIZIONI INFORMALI

Giovedì 26 novembre 2009.

Audizione dei rappresentanti di FEDERCHIMICA (Federazione Nazionale dell'Industria Chimica) sul trasporto di merci pericolose.

L'audizione informale è stata svolta dalle 9.05 alle 9.30

Audizione di rappresentanti di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) sul trasporto di merci pericolose.

L'audizione informale è stata svolta dalle 9.35 alle 10.05.

Audizione di rappresentanti di Confcommercio sul trasporto di merci pericolose.

L'audizione informale è stata svolta dalle 10.10 alle 10.30.

INTERROGAZIONI

Giovedì 26 novembre 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Roberto Castelli.

La seduta comincia alle 10.30.

5-01107 Codurelli: Riduzioni dei finanziamenti destinati ai servizi di navigazione sui laghi lombardi e trasferimento alle regioni delle relative competenze.

Il viceministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*). Segnala inoltre, a testimonianza dell'attenzione che il Governo sta ponendo ai temi oggetto dell'interrogazione, che con delibera CIPE del 26 giugno 2009 è stata disposta, a carico del Fondo infrastrutture, l'assegnazione di 12 milioni di euro da destinare al finanziamento di interventi di competenza della Gestione governativa navigazione Laghi Maggiore, Garda e Como, volti in larga parte all'adeguamento della flotta aziendale.

Lucia CODURELLI (PD) replicando, si dichiara insoddisfatta. Osserva che l'interrogazione presentata risale allo scorso marzo, e che nel frattempo sono stati predisposti numerosi interventi, segnalati nella risposta resa dal rappresentante del Governo. Esprime comunque perplessità in ordine ai tempi necessari per il trasferimento delle competenze in materia di trasporti lacuali alle regioni, dato che il gruppo di lavoro all'uopo costituito tra le regioni interessate e il ministero dell'economia e delle finanze ha svolto una sola riunione nell'ottobre del 2006. Ritiene che il ruolo delle regioni non sia tenuto in debita considerazione e che il rafforzamento delle competenze regionali venga di fatto esautorato dalla lunghezza dei tempi dei relativi processi di trasferimento. Ritiene, quindi, ancora opportuno sollecitare la questione, anche al fine di pervenire al reperimento delle

risorse necessarie ad attuare il trasferimento di competenze, che permetterebbe alle aree interessate di esprimere l'altissima potenzialità che hanno sotto il profilo turistico.

5-01765 Tullo: Malfunzionamenti della biglietteria della stazione ferroviaria di Rapallo.

Il viceministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Mario TULLO (PD), replicando, prende atto della risposta resa dal rappresentante del Governo. Segnala tuttavia che, al di là del singolo episodio che si è verificato nella stazione ferroviaria di Rapallo, e che forma oggetto dell'interrogazione, le stazioni ferroviarie sono spesso oggetto di numerosi disservizi. Ritiene comunque grave la chiusura di una biglietteria ferroviaria per assenza di personale disponibile, soprattutto in una località ad alta vocazione turistica e giudica preoccupante che non si riesca a sopperire alla mancanza di personale. Rileva che spesso anche le biglietterie automatiche sono fuori servizio. Rispetto alla possibilità di acquistare i biglietti sul treno, che nel caso in cui la biglietteria sia chiusa non comporta il pagamento di un sovrapprezzo, fa presente che non è facile per gli utenti dimostrare la chiusura della biglietteria e il mancato funzionamento delle emittitrici automatiche di biglietti. Auspica quindi che la società ferroviaria ponga maggiore cura riguardo all'esercizio delle biglietterie e al funzionamento delle emittitrici automatiche.

5-01916 Tullo: Valorizzazione e potenziamento della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia-Imperia-Nizza anche alla luce del progetto Calipso.

Il viceministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Mario TULLO (PD), replicando, prende atto della risposta dalla quale si evincono le difficoltà che insistono sul collegamento ferroviario Cuneo-Nizza, in ragione soprattutto delle differenti normative che vigono nei due Paesi interessati. Sottolinea, tuttavia, il forte interesse turistico che la linea oggetto dell'interrogazione riveste. Riguardo alla possibilità di velocizzazione dei collegamenti Torino-Cuneo-Limone-Ventimiglia attraverso la soppressione di alcune fermate intermedie, emerge una responsabilità delle regioni interessate; auspica quindi che ci sia un tavolo di confronto tra le regioni e la società ferroviaria affinché si pervenga ad una rapida soluzione della questione oggetto dell'interrogazione.

5-01984 Pizzetti: Soppressione del collegamento ferroviario diretto Bergamo-Roma.

Il viceministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Luciano PIZZETTI (PD), replicando, ringrazia il Viceministro per la celerità con cui è stata resa la risposta all'interrogazione, che ritiene però insoddisfacente. Osserva infatti che il rappresentante del Governo ha formulato la propria risposta sulla base di dati forniti da Trenitalia, che effettua la programmazione dei treni in esercizio in funzione dei volumi di traffico. Rileva che la presenza di utenti sui treni è in funzione della funzionalità dell'orario di partenza e di arrivo nelle località servite. Sottolinea che la realizzazione e la concentrazione di risorse sul sistema ferroviario ad alta velocità comporta una penalizzazione delle località che non sono collocate sugli assi ferroviari principali. Auspica che il Governo si impegni affinché, in accordo con Trenitalia, vengano potenziati i collegamenti ferroviari che servono le città di Bergamo e di Cremona.

5-01994 Marco Carra: Vetustà del materiale rotabile in servizio sulla linea ferroviaria Mantova-Milano e conseguenti disagi per gli utenti.

Luciano PIZZETTI (PD), in accordo con il proponente, chiede di sottoscrivere l'interrogazione Marco Carra 5-01994.

Il viceministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Luciano PIZZETTI (PD), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia anche in questo caso il rappresentante del Governo per la celerità della risposta resa. Prende atto che con i lavori di infrastrutturazione previsti per la stazione di Milano parte dei problemi potranno essere risolti, ma sottolinea le particolari criticità di questa linea ferroviaria, dove quotidianamente si verificano disagi per l'utenza, anche di grande rilievo. Auspica che sia da parte del Governo sia da parte della regione Lombardia ci sia l'impegno a rendere disponibili risorse per attuare gli interventi necessari alla rapida soluzione del problema.

5-02009 Piffari: Riduzione dei servizi di trasporto ferroviario da e per la Sicilia e ritardo nella definizione del contratto di servizio per il trasporto ferroviario regionale siciliano.

Il viceministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato*).

Sergio Michele PIFFARI (IdV) replicando, ringrazia il viceministro per la risposta resa, nella quale tuttavia non sono state fornite indicazioni precise rispetto ai tempi in cui si prevede di pervenire alla definizione del contratto di servizio. Fa presente che si è avuta una riduzione progressiva dei servizi di trasporto ferroviario da e per la Sicilia e che, pur essendo riconosciuti come servizi essenziali da rendersi a tutela del principio di continuità territoriale, non garantiscono lo spostamento e la mobilità dei cittadini e delle

merci dall'isola. In relazione al trasporto merci fa presente che sia la legge finanziaria del 2008 sia quella del 2009 recano una riduzione dello stanziamento destinato al trasporto ferroviario di merci in Sicilia, in parte giustificata dalla crisi economica in atto nel Paese, in seguito alla quale si sono ridotti i volumi di produzione dell'industria. Osserva, tuttavia, che la mancanza di collegamenti ferroviari penalizza l'industria siciliana recando un aggravio di costi per chi opera in quella regione. Quanto al numero di navi che permettono il collegamento nello stretto di Messina, emerge dalla risposta del sottosegretario che solo a partire dall'estate del 2010 sarà possibile effettuare la sostituzione della nave Sibari, che non sarà più operativa a partire dal prossimo mese di dicembre, con la conseguenza che nei prossimi mesi il trasporto via mare sarà fortemente penalizzato. Auspica, in conclusione, che si pervenga rapidamente alla stipula del contratto di servizio e chiede, in tal senso, un forte impegno del Governo.

5-02109 Velo: Soppressione di alcune fermate sulla linea ferroviaria tirrenica conseguenti all'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario.

Il viceministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato*). Dichiarò altresì di essere disponibile a confrontarsi ancora con la Commissione sulle principali questioni relative al trasporto ferroviario.

Silvia VELO (PD) replicando, apprezza l'impegno del Governo a partecipare ad un confronto con la Regione Toscana finalizzato al raggiungimento di un assetto soddisfacente di servizi ferroviari. Osserva che le informazioni rese dal rappresentante del Governo non aggiungono nulla a quanto già noto e dichiarato dalla società Trenitalia. Fa presente che sulla linea oggetto dell'interrogazione si stanno pro-

gressivamente sostituendo i treni Intercity con treni Eurostar city, per viaggiare sui quali la società Trenitalia ha tariffe più alte e un numero minore di fermate, anche in ragione della tipologia di servizio che si intende offrire. Chiede al Governo di valutare l'opportunità di inserire i servizi ferroviari sulla tratta in oggetto nell'ambito del servizio ferroviario universale, prevedendone conseguentemente il finanziamento. Segnala peraltro che la programmazione dei treni sulla tratta in oggetto non è del tutto efficiente, essendoci due treni diretti a Roma, uno Intercity e un altro Eurostar city, con orari pressoché sovrapponibili. Ricorda che il servizio offerto dai treni Intercity sulla tratta oggetto dell'interrogazione integra il servizio ferroviario regionale ed è utilizzato, al pari di questo, da un gran numero di pendolari per i loro spostamenti. Auspica, in conclusione, che ci sia un'occasione di confronto tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e regione Toscana, come annunciato dal rappresentante del Governo, al fine di pervenire alla soluzione della questione.

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

La seduta termina alle 11.20.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

INTERROGAZIONI

5-01584 Cardinale: Riduzione del servizio ferroviario da e per la Sicilia.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* di mercoledì 25 novembre 2009, pagina 270, prima

colonna, diciottesima riga, sostituire le parole «alla medesima tabella,» con le parole «alla Tabella 10, stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,» e alla pagina 282, prima

colonna, undicesima riga, sostituire le parole «alla medesima tabella,» con le parole «alla Tabella 10, stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,».

ALLEGATO 1

Interrogazione 5-01107 Codurelli: Riduzioni dei finanziamenti destinati ai servizi di navigazione sui laghi lombardi e trasferimento alle regioni delle relative competenze.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha provveduto ad avviare le procedure finalizzate ad autorizzare l'utilizzo di fondi derivanti da avanzi di amministrazione conseguiti negli anni 2007-2008 dalla Gestione Governativa Laghi, ai fine di fronteggiare i minori stanziamenti derivanti dal taglio delle risorse finanziarie introdotto dalla Legge Finanziaria 2009, destinate alla Gestione Governativa per i Laghi Maggiore, di Como e di Garda per l'espletamento dei propri servizi.

Come noto, il comma 4 dell'articolo 7-sexies della legge 9 aprile 2009, n. 33 di conversione del decreto legge n. 5 del 2009 recante « Misure urgenti a sostegno dei settori industriali in crisi [...] » ha disposto che « Al fine di scongiurare la possibilità che sia compromessa la continuità del servizio pubblico di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como, alla Gestione governativa navigazione laghi per gli esercizi finanziari 2009 e 2010 è consentito l'utilizzo degli avanzi di amministrazione risultanti dai bilanci 2007 e 2008 per fronteggiare le spese di esercizio per la gestione dei servizi di navigazione lacuale, fermo restando quanto previsto dall'articolo 4 della legge 18 luglio 1957, n. 614, nonché dall'articolo 45 del decreto del Presidente della Repubblica 27 febbraio 2003 n. 97 ».

Tale disposizione consentirà, per il biennio 2009-2010, alla gestione governativa di disporre di risorse sufficienti per coprire le esigenze di bilancio.

Per quanto concerne il trasferimento delle competenze in materia di trasporti lacuali alle regioni, si fa presente che la competente Struttura ministeriale aveva, a suo tempo, istituito un gruppo di lavoro con tutte le parti interessate la cui attività avrebbe dovuto essere finalizzata allo studio del trasferimento della Gestione Governativa Laghi alle regioni territorialmente competenti.

In data 26 ottobre 2006, si è tenuta una riunione, a cui hanno partecipato i rappresentanti delle Regioni Lombardia, Piemonte, Veneto e la Provincia Autonoma di Trento, interessate della gestione governativa dei Laghi Maggiore, Garda e Como e del Ministero dell'economia e finanze. Nel corso di tale incontro sono emerse difficoltà in ordine alla realizzazione del trasferimento in argomento, riconducibili nell'individuazione e messa a disposizione delle risorse finanziarie necessarie al risanamento tecnico-economico della Gestione Laghi nonché nell'individuazione della percentuale di riparto di tali somme tra le Regioni interessate.

A seguito di quanto sopra, non si sono tenuti altri incontri stante la mancata adesione a partecipare da parte degli enti locali coinvolti alle riunioni successivamente programmate da parte del Ministero.

Si conferma, tuttavia, che rimane intenzione del Ministero procedere in ordine al trasferimento alle regioni della gestione e delle risorse al fine di attuare un reale decentramento.

ALLEGATO 2

Interrogazione 5-01765 Tullo: Malfunzionamenti della biglietteria della stazione ferroviaria di Rapallo.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito all'Atto parlamentare suindicato, riguardante il servizio di vendita dei titoli di viaggio ferroviari nella stazione di Rapallo, Ferrovie dello Stato ha fatto conoscere che lo scorso mese di settembre, nel pomeriggio di sabato 12 e nella giornata di domenica 13, il servizio di biglietteria della stazione di Rapallo è stato temporaneamente sospeso a causa della concomitante assenza per malattia dei tre addetti al servizio di vendita dei biglietti ferroviari.

L'imprevedibilità di tale evento ha determinato l'oggettiva difficoltà di assicurare, nell'immediato, l'apertura della biglietteria che è stata comunque ripristinata non appena individuate soluzioni organizzative alternative.

Per quanto concerne l'emittitrice automatica, è opportuno precisare che la stessa è risultata, invece, regolarmente

funzionante – nelle giornate citate dall'Interrogante – fino al tardo pomeriggio di domenica 13 (h. 18.10), quando si è verificata effettivamente un'avaria, che è stata comunque tempestivamente risolta fin dalla mattina del giorno dopo (14 settembre 2009).

Della situazione suddetta sono state, peraltro, immediatamente informate le Sale Operative Trenitalia ed è stato autorizzato l'acquisto dei biglietti a bordo dei treni della media/lunga percorrenza, senza sovrapprezzo oltre alla possibilità di accedere, come sempre, al servizio di biglietteria ferroviaria attraverso il call center o il sito internet aziendali.

Per quanto concerne l'acquisto dei titoli di viaggio del servizio regionale nella stazione di Rapallo, gli stessi possono essere acquistati anche presso l'edicola e la rivendita di tabacchi di stazione.

ALLEGATO 3

Interrogazione 5-01916 Tullo: Valorizzazione e potenziamento della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia-Imperia-Nizza anche alla luce del progetto Calipso.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La ricostruzione della linea Cuneo-Ventimiglia/Nizza è avvenuta circa trent'anni fa, quasi interamente a spese dello Stato italiano, in virtù di una Convenzione intergovernativa del 24 giugno 1970; un successivo accordo del 1979 fra l'allora Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato e la SNCF – Société Nationale des Chemins de Fer ne regola l'esercizio e la manutenzione.

Sia la Convenzione del 1970 sia l'Accordo del 1979 non risultano più compatibili con il diritto comunitario in vigore a seguito delle profonde modifiche dello scenario ferroviario europeo introdotte con le misure di liberalizzazione dell'accesso all'infrastruttura con la direttiva 91/440 CE e sue successive modificazioni.

Infatti, con gli accordi stipulati all'epoca, vengono violati i principi di libertà di accesso all'infrastruttura, di separazione tra gestore ed impresa ferroviaria, di corretta imputazione della gestione dell'infrastruttura e di accertamento della responsabilità in caso di incidente.

Per quanto riguarda l'infrastruttura, la linea ferroviaria di cui trattasi si presenta a binario unico e risulta elettrificata solo fino alla stazione di Limone Piemonte; la stessa linea si divide in due rami nella stazione di Breil Sur Roya: di questi due rami uno, quello propriamente internazionale, prosegue fino alla stazione di Nizza mentre l'altro termina la sua estensione nella stazione di Ventimiglia.

Sino allo scorso mese di aprile, il servizio sulla relazione Cuneo-Nizza veniva effettuato in parte dalle Ferrovie

francesi con proprio materiale rotabile, costituito da automotrici termiche e in parte da Trenitalia. Successivamente a tale data, avendo le medesime Ferrovie francesi dismesso le suddette automotrici termiche, il servizio è temporaneamente proseguito solo con l'impiego di automotrici ALn 668 (serie 1000) di Trenitalia, dotate di sistema di sicurezza VACMA che, sebbene di prima generazione, in base alla normativa vigente in Francia consente la circolazione sulla rete francese.

Dalla fine di dicembre prossimo, in base a quanto disposto in Italia dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, le automotrici della serie 668, per poter circolare sulla rete italiana, dovranno essere attrezzate con il sistema di sicurezza SSC (Sistema di Supporto alla Condotta) previsto per questo tipo di rotabili e, quindi, successivamente a tale data, l'interoperabilità del materiale rotabile attualmente impiegato sulla linea Cuneo-Nizza, richiederebbe la coesistenza a bordo del locomotore di due diversi apparati di sicurezza (VACMA e SSC). Tale situazione non risulta tuttavia possibile per motivazioni di ordine tecnico e per incompatibilità di natura ergonomica, determinata dall'ingombro, sia fisico che visivo, che l'aggiunta di una seconda strumentazione determinerebbe nella cabina di guida.

Non è peraltro ipotizzabile l'impiego per questo servizio di mezzi diversi – come quelli già utilizzati da Trenitalia e da SNCF sulle tratte di competenza di ognuna (i « Minuetto » italiani sulla Cuneo-Venti-

miglia e gli «AGC» francesi tra Breil e Nizza) – in quanto questi mezzi sono, sin dall'origine, equipaggiati con i differenti sistemi di sicurezza previsti nell'ambito dei rispettivi Paesi (SSC e KVB).

Pertanto, il collegamento fra il Piemonte e la Costa Azzurra non può che essere assicurato attraverso le coincidenze tra i treni italiani e quelli francesi nella stazione di Breil Sur Roya.

Relativamente, infine, ad alcuni aspetti specifici richiamati dagli interroganti, si evidenzia che l'eventuale ripristino del servizio denominato «treni della neve» (dal Ponente Ligure verso Limone) e l'eventuale attivazione di «treni del mare» (dal Piemonte verso le coste del Ponente Ligure) non comporta attualmente l'esigenza di impiegare materiale rotabile interoperante. Trenitalia, peraltro, può verificarne la fattibilità tecnica a fronte di

una specifica richiesta in tal senso da parte delle Regioni interessate che – ovviamente – devono farsi carico del relativo costo. In tal senso, infatti, su richiesta e con oneri a carico della Regione Liguria, dal 13 dicembre 2009 sino a fine primavera, verrà realizzato un servizio di «treni della neve» nei giorni festivi, tra Imperia e Limone/Cuneo.

Per quanto concerne invece la possibilità di velocizzazione dei collegamenti Torino-Cuneo-Limone-Ventimiglia (da attuarsi – nell'ipotesi considerata dagli Interroganti – attraverso la riduzione del numero di fermate su alcuni treni), va tenuto conto che un'eventuale iniziativa in tal senso rientra nell'attività di programmazione dei servizi regionali che è di competenza delle Regioni le quali, in questo caso, dovranno individuare le località nelle quali non effettuare fermata.

ALLEGATO 4

Interrogazione 5-01984 Pizzetti: Soppressione del collegamento ferroviario diretto Bergamo-Roma.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione all'atto parlamentare sopra riportato riguardante, il collegamento Eurostar Bergamo-Cremona-Roma e viceversa, si premette che la coppia di Eurostar 9458/9460 Bergamo-Roma e viceversa rientra tra i servizi a mercato, che vengono effettuati da Trenitalia a rischio d'impresa senza alcuna contribuzione pubblica.

Con il completamento dei più recenti e importanti interventi infrastrutturali, il collegamento Eurostar 9458/9460 Bergamo-Cremona-Roma e viceversa ha perso progressivamente la sua appetibilità per la clientela di estrema e ciò ha comportato una sensibile riduzione dei volumi di traffico passeggeri: dai dati rilevati dal sistema informatico di prenotazione nel periodo gennaio/settembre 2009 sulla coppia di ES 9458/9460, risultano mediamente 37/27

passeggeri al giorno in viaggio, rispettivamente tra Cremona/Bergamo e Roma.

Pertanto, tale collegamento non è stato confermato con il nuovo orario in vigore da dicembre prossimo.

Ferrovie dello Stato assicura tuttavia l'ampia disponibilità di soluzioni di viaggio, con interscambio a Milano, che consentono di raggiungere Roma (e di rientrare da Roma), con un tempo di percorrenza che, già oggi, è inferiore di quasi un'ora rispetto a quello dell'EuroStar diretto.

La relazione Cremona-Roma, sarà coperta con interscambio a Milano Centrale o Rogoredo, a cui si aggiunge una soluzione di viaggio, sia in andata che in ritorno, con cambio a Piacenza, con tempi di percorrenza complessivi per la maggior parte analoghi, e in alcuni casi inferiori, a quelli dell'Eurostar di cui trattasi.

ALLEGATO 5

Interrogazione 5-01994 Marco Carra: Vetustà del materiale rotabile in servizio sulla linea ferroviaria Mantova-Milano e conseguenti disagi per gli utenti.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

In relazione all'Atto parlamentare sopra citato, riguardante i servizi ferroviari regionali sulla linea Mantova-Milano e, in particolare, il materiale rotabile utilizzato, va premesso innanzitutto che la programmazione dei servizi regionali è di competenza delle singole Regioni i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da appositi Contratti di Servizio nell'ambito dei quali vengono definiti il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili.

Va difatti ricordato che ai sensi della normativa vigente, sono di competenza regionale gli aspetti relativi alla programmazione ed amministrazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale riservati nel caso in esame alla Regione Lombardia.

Si fa presente tuttavia che non appena sarà attivato l'Osservatorio sul Trasporto Pubblico Locale, istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 244/07 (legge finanziaria 2008), le criticità analoghe a quella lamentata con l'interrogazione di cui trattasi saranno verificate a livello nazionale e comunicate agli enti territoriali competenti affinché adottino i necessari provvedimenti per ovviarle.

Per quanto riguarda la richiesta di sostituzione delle carrozze ferroviarie ormai usurate con nuovi rotabili, si informa che con l'articolo 25, comma 1, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito in legge 28 gennaio 2009, n. 2, è stato istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, un Fondo per gli investimenti del

gruppo Ferrovie dello Stato con uno stanziamento per il 2009 di 960 milioni di euro, di cui 425 destinati, in base al decreto di riparto interministeriale n. 288/09, all'acquisto di nuovo materiale rotabile per il trasporto regionale e locale da parte di Trenitalia s.p.a.

In merito alle specifiche criticità che attualmente si registrano sulla relazione Milano-Mantova Ferrovie dello Stato fa conoscere che queste sono, in buona parte, determinate dalle caratteristiche della linea tra Mantova e Codogno (linea a binario unico con numerosi passaggi a livello) e dalle interferenze nella circolazione tra i treni della Milano-Mantova e quelli della Milano-Parma, che hanno in comune la tratta Milano-Codogno.

La situazione è destinata a migliorare nel corso del 2010, quando – a seguito del completamento di importanti interventi infrastrutturali nell'ambito della stazione di Milano Centrale – sarà possibile separare il canale di partenza da tale stazione dei treni per Mantova da quello dei treni per Parma, con il risultato di assicurare una maggiore regolarità ad entrambi i sistemi.

Relativamente al materiale rotabile impiegato per i servizi Milano-Mantova, si fa presente che su tale direttrice circolano attualmente carrozze Media Distanza (che costituiscono una delle tipologie di materiale maggiormente utilizzate per il trasporto regionale, su tutto il territorio nazionale) per le quali è, peraltro, in corso

un intervento di ristrutturazione che sarà completato entro il prossimo mese di dicembre.

Va, in ogni caso, tenuto conto che le intese recentemente formalizzate tra Trenitalia e la Regione Lombardia, prevedono un investimento complessivo per il materiale rotabile di 250 milioni di euro (dei quali 205 per Trenitalia e 45 per FNM), a

cui si aggiunge la quota parte, destinata alla Lombardia, dei finanziamenti recati dalla legge 2/2009 allo stesso fine (oltre ad altre risorse rivenienti dall'« Accordo Milano », in corso di definizione).

Attraverso tali risorse, sarà possibile proseguire nell'azione già avviata di rinnovamento del parco rotabili della Lombardia.

ALLEGATO 6

Interrogazione 5-02009 Piffari: Riduzione dei servizi di trasporto ferroviario da e per la Sicilia e ritardo nella definizione del contratto di servizio per il trasporto ferroviario regionale siciliano.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

I collegamenti ferroviari di media/lunga percorrenza della Sicilia, avendo un conto economico negativo, sono stati inseriti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fra i treni ammessi – nel 2008 – al contributo pubblico (Servizio Universale) per consentirne il mantenimento.

Attualmente, è in via di completamento la definizione del nuovo Contratto di Servizio (per gli anni a partire dal 2009) e, in questo ambito, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta valutando i collegamenti da comprendere nel « Servizio Universale », tenendo conto delle risorse disponibili; nel frattempo il Ministero ha chiesto a Trenitalia di proseguire nell'erogazione dell'offerta già sovvenzionata nel 2008.

Circa la programmazione dei collegamenti ferroviari a carattere regionale, va ricordato che questa è di competenza delle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono regolati da specifici Contratti di Servizio nell'ambito dei quali vengono stabiliti, tra l'altro, il volume e la tipologia dei collegamenti da effettuare, sulla base delle risorse disponibili.

Nel caso della Sicilia, sono in via di completamento le procedure di trasferimento alla Regione delle competenze in materia e delle relative risorse economiche – così come disposto dall'articolo 63 della legge 23 luglio 2009, n. 99. A seguito di tale trasferimento, i servizi ferroviari di interesse locale – precedentemente ricompresi nel Contratto di Servizio con il Ministero delle Infrastrutture e dei Tra-

sporti – verranno disciplinati dallo stipulando Contratto di Servizio fra Trenitalia e la Regione Siciliana.

Per quanto riguarda quindi il trasporto ferroviario delle merci, si osserva che i servizi ferroviari merci per le Isole – per la loro naturale struttura – tendenzialmente non solo risultano poco remunerativi ma non consentono neppure la copertura dei costi di esercizio e, pertanto, rientrano nel cosiddetto « servizio universale » merci per il quale sono previsti contributi pubblici; in base alla normativa comunitaria vigente, infatti, gli oneri di servizio pubblico devono essere adeguatamente compensati.

La riduzione delle risorse pubbliche disponibili per il finanziamento degli obblighi di servizio merci operata dalle Leggi Finanziarie per gli anni 2008 e 2009 e la contrazione della domanda conseguente alla nota situazione di congiuntura economica, hanno determinato la necessità di una riorganizzazione dei servizi ferroviari merci, sulla base delle reali esigenze e dimensioni del mercato.

Tale riorganizzazione ha riguardato, in particolare, il traffico cosiddetto « diffuso » (quello a carro singolo o a gruppi di carri), per il quale in Sicilia, come in altre realtà territoriali, la nuova struttura d'offerta prevede l'attestamento ferroviario di questo tipo di trasporti su alcune Piattaforme Logistiche, dalle quali è possibile attuare soluzioni modali alternative di inoltro alla destinazione finale per la presa/riconsegna nelle località di origine/destinazione delle

merci. Per la Sicilia – dal 4 maggio scorso – è attiva la Piattaforma/Nodo di Catania (Bicocca-Acquicella).

Nessuna modifica commerciale/produttiva, invece, è stata attuata per i trasporti a treno completo.

Resta in ogni caso prioritaria – ed è anzi l'obiettivo del contratto di servizio in via di definizione –, la salvaguardia di un livello minimo di trasporto di merci a beneficio dei Sud del Paese.

Un'ultima considerazione per quanto attiene il trasporto marittimo serve a rassicurare che non è prevista alcuna soppressione delle navi che traghettano i treni nello Stretto di Messina.

Al contrario, pur tenendo conto che le richieste di Trenitalia possono essere soddisfatte con l'esercizio di due sole navi, alla dismissione della nave Sibari – la quale sarà venduta entro il corrente mese di novembre – portando a quattro il numero delle navi disponibili, corrisponde il rinnovo della nave Logudoro che, a seguito del ridimensionamento del servizio

per la Sardegna, sarà destinata a Messina, non appena eseguiti ingenti lavori di manutenzione straordinaria, dopo l'estate 2010.

Inoltre è stato pubblicato il bando di gara europea per la costruzione di una nuova nave da destinare al trasporto nello Stretto di Messina. Se ne prevede l'entrata in servizio nei primi mesi dell'anno 2012.

Per quanto riguarda il traghettamento veloce di passeggeri nell'area dello Stretto, si fa presente che il Consiglio di Stato ha accolto l'appello presentato dal Consorzio Metromare e, in riforma della sentenza gravata, ha respinto il ricorso di primo grado avanzato dalla soc. SNAV. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha quindi informato i Partner del Consorzio Metromare (RFI S.p.A. e Ustica Lines S.p.A.) che, in virtù di tale decisione, riavvierà il procedimento amministrativo per l'istituzione del servizio triennale di trasporto veloce sullo Stretto. Si prevede che il servizio possa avviarsi nel mese di gennaio 2010.

ALLEGATO 7

Interrogazione 5-02109 Velo: Soppressione di alcune fermate sulla linea ferroviaria tirrenica conseguenti all'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione all'atto parlamentare citato in oggetto, riguardante i collegamenti ferroviari di media e lunga percorrenza della linea tirrenica (tratta Livorno-Grosseto-Roma), Ferrovie dello Stato, sentita in merito, ha fatto conoscere che con l'orario ferroviario che entrerà in vigore il prossimo 13 dicembre, sono stati previsti il potenziamento e la velocizzazione dei treni Eurostar City in servizio sulla linea tirrenica nord, attraverso i seguenti provvedimenti:

istituzione di una nuova coppia di ES City, destinata a rafforzare l'offerta nelle fasce di primo mattino e tarda sera;

razionalizzazione del sistema delle fermate tra Livorno e Roma.

Per effetto di quest'ultimo provvedimento (che è finalizzato alla riduzione dei tempi di percorrenza) ogni Eurostar City effettuerà una sola fermata oltre a quelle di sistema di Civitavecchia e Grosseto, alternando Cecina (2 fermate), Campiglia

(2 fermate), Follonica (4 fermate) e Orbetello (2 fermate).

Va evidenziato che gli Eurostar City sono treni a mercato, che vengono effettuati a rischio d'impresa (senza alcuna contribuzione pubblica) e la quantità di fermate è stata assegnata tenendo conto dei volumi di traffico passeggeri di lunga percorrenza di ciascuna stazione.

Nessuna variazione è invece prevista per le fermate che riguardano i collegamenti Intercity (8 treni).

Sulla stessa tratta, peraltro, è programmato un efficace servizio regionale biorario, con fermate in tutte le località toscane sopra indicate.

Si fa in ogni caso presente che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è disponibile a partecipare insieme con la Regione Toscana ad un confronto finalizzato ad individuare un assetto soddisfacente dei servizi, tenuto anche conto della reciproca interazione dei servizi regionali e di quelli a media e lunga percorrenza.