

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	95
SEDE CONSULTIVA:	
Legge comunitaria 2011. C. 4623 Governo (Parere alla XIV Commissione) (<i>Esame emendamenti e rinvio</i>)	95
ATTI DEL GOVERNO:	
Proposta di nomina del dottor Luigi Merlo a presidente dell'Autorità portuale di Genova. Nomina n. 130 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	99
INTERROGAZIONI:	
5-05281 Burtone: Disagi e disservizi sulla linea ferroviaria Metaponto-Roma, conseguenti alla sostituzione del collegamento <i>Eurostar</i> con un collegamento <i>Intercity</i>	100
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	102
5-05516 Lovelli: Ipotesi di soppressione dei treni <i>Intercity</i> che collegano Genova e Torino	101
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	103
5-05541 Garofalo: Conferma del Corridoio 1 Berlino-Palermo nell'ambito della rete transeuropea di trasporto TEN-T	101
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	104

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 11 alle 11.20.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 14 dicembre 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 11.20.

Legge comunitaria 2011.

C. 4623 Governo.

(Parere alla XIV Commissione).

(Esame emendamenti e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dell'articolo aggiuntivo 5.027 del Governo.

Mario VALDUCCI, *presidente*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere sull'articolo aggiuntivo 5.027 del Governo, riferito al disegno di legge comunitaria 2011.

Avverte che, sulla base della specifica disciplina procedurale prevista per l'esame

del disegno di legge comunitaria, il parere delle Commissioni di settore sugli emendamenti trasmessi dalla Commissione Politiche dell'Unione europea ha sostanzialmente efficacia vincolante. Gli emendamenti su cui la Commissione di settore esprima parere favorevole sono infatti recepiti dalla Commissione Politiche dell'Unione europea, ad eccezione del caso in cui quest'ultima non li ritenga contrastanti con la normativa comunitaria o con esigenze di coordinamento generale.

Rileva come, al contrario, gli emendamenti sui cui la Commissione di settore esprima parere contrario non potranno essere oggetto di ulteriore esame da parte della Commissione Politiche dell'Unione europea e quindi non potranno essere approvati nella fase di esame in Commissione.

Ciò premesso, in sostituzione del relatore, fa presente che l'articolo aggiuntivo 5.027 introduce norme per la disciplina dei diritti aeroportuali, in attuazione della direttiva n. 2009/12/CE.

In relazione al mancato recepimento di tale direttiva, il cui è termine scaduto il 15 marzo 2011, fa presente che, la Commissione europea ha avviato il 18 maggio 2011 una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia.

Ricorda peraltro che, con la legge comunitaria 2009, il Governo era stato delegato ad adottare, nel rispetto dei principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 39 della medesima legge, uno o più decreti legislativi per il recepimento della predetta direttiva.

Rammenta altresì che nei mesi scorsi la Commissione ha esaminato per il parere al Governo lo schema di decreto legislativo volto al recepimento della citata direttiva, esprimendo, nella seduta del 2 agosto, un parere favorevole con condizioni e osservazioni, per altro di contenuto identico a quello successivamente approvato dalla 8a Commissione del Senato.

In particolare, come risulta dal predetto parere, osserva che la Commissione aveva rilevato alcuni profili di criticità che riguardavano: il regime applicabile agli aeroporti non soggetti ad una effettiva

concorrenza; la disciplina concernente gli aeroporti con volume di traffico annuale non superiore alla soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri; l'individuazione dell'Autorità nazionale di vigilanza, la disciplina transitoria applicabile ai contratti di programma in corso di definizione.

Sottolinea che tali criticità consistevano nel fatto che la disciplina dettata dallo schema di decreto legislativo, secondo la Commissione, non era conforme né alla predetta direttiva comunitaria né ai principi e criteri direttivi di cui all'articolo 39 della legge comunitaria 2009. Conseguentemente il parere dettava, tra l'altro, specifiche condizioni per la riformulazione delle norme dello schema di decreto legislativo conformemente alle prescrizioni della direttiva comunitaria e della delega legislativa.

Osserva che, ciò nonostante, lo schema di decreto legislativo è stato definitivamente approvato nel suo testo originario dal Consiglio dei ministri, nella riunione del 6 ottobre 2011, rilevando che il decreto, tuttavia, non è stato emanato dal Presidente della Repubblica per « eccesso di delega, non coerenza con la direttiva Ue di riferimento e profili anticoncorrenziali ».

Tutto ciò premesso, segnala che, essendo ormai scaduto il termine per l'esercizio della delega previsto dalla legge comunitaria 2009, il Governo, mediante l'articolo aggiuntivo in esame, intende introdurre la disciplina di recepimento della direttiva comunitaria n. 2009/12/CE direttamente con legge, riproducendo in larga parte, anche se con alcune rilevanti modifiche, il contenuto dello schema di decreto già esaminato dal Parlamento.

Innanzitutto, osserva che l'articolo aggiuntivo affida le funzioni di regolazione e di vigilanza per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi in regime di esclusiva ad un'autorità nazionale di vigilanza identificata nell'ENAC al cui interno viene istituita la « Direzione diritti aeroportuali », ai fini dello svolgimento delle predette funzioni.

Segnala che a questo proposito la proposta emendativa, all'articolo 1, comma 2,

fa salvo quanto previsto dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 che, come è noto, prevede che il Governo adotti, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, che si esprimono entro 30 giorni, regolamenti di delegificazione, con i quali si dovrà individuare, fra le autorità indipendenti esistenti, quella cui saranno conferite le competenze in materia di regolazione del settore dei trasporti aereo, ferroviario e marittimo.

Ricorda che in merito all'autorità di vigilanza il parere espresso dalla Commissione sullo schema di decreto legislativo sottolineava come fosse « necessario designare l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) quale Autorità nazionale di vigilanza effettivamente indipendente ai sensi dell'articolo 11 della citata direttiva, affidando ad un'apposita struttura da realizzare nell'ambito del predetto ente i nuovi compiti ad esso assegnati, ferma restando comunque l'esigenza di affidare nel prossimo futuro ad un'unica autorità indipendente le funzioni di regolazione dell'intero settore del trasporto, attualmente frammentate in una pluralità di enti ».

Rileva che l'articolo aggiuntivo del Governo si colloca quindi proprio nella direzione a suo tempo indicata dalla Commissione.

In secondo luogo, segnala che l'articolo aggiuntivo prevede l'applicazione della nuova disciplina introdotta a tutti gli aeroporti con traffico annuo non inferiore a 1 milione di passeggeri e non solo a quelli che abbiano un volume di traffico annuale passeggeri inferiore ai 5 milioni di passeggeri e che risultano in una situazione di effettiva concorrenza, come invece prevedeva lo schema di decreto legislativo.

Osserva, in particolare, che la nuova disciplina prevede che la definizione delle tariffe avvenga al termine di una procedura di consultazione fra gestore e utenti dell'aeroporto, procedura che viene avviata dopo l'individuazione, da parte del gestore, del modello tariffario applicabile, nell'am-

bito di quelli predisposti dall'Autorità di vigilanza, nel rispetto dei principi e dei criteri di cui all'articolo 11-*nonies*, del decreto-legge n. 203 del 2005, calibrati sulla base del traffico annuo di movimenti passeggeri registrato, al fine di assicurare agli utenti degli aeroporti il rispetto dei principi di cui all'articolo 10, comma 1.

Evidenzia come invece, per gli aeroporti con un volume di traffico annuale inferiore a 1 milione di passeggeri, l'Autorità individua entro 60 giorni dall'inizio della sua attività modelli semplificati di aggiornamento delle tariffe.

Rileva come si tratti di una disciplina che appare coerente con le indicazioni espresse dalla Commissione nel citato parere che, da un lato, precisava che non si poteva continuare ad applicare, come invece richiedeva lo schema di decreto legislativo, una apposita disciplina, sostanzialmente coincidente con la legislazione vigente, agli aeroporti che non si trovavano in una situazione di effettiva o potenziale concorrenza, dall'altro, riteneva che si dovessero prevedere, per gli aeroporti con un volume di traffico fino a 1 milione di passeggeri, ulteriori norme di semplificazione.

Infine, per quanto riguarda la disciplina transitoria, rileva che l'articolo 12 della proposta emendativa, al comma 1, prevede che la misura dei diritti aeroportuali stabiliti nei contratti di programma stipulati anteriormente all'entrata in vigore della legge comunitaria in esame può essere determinata secondo la nuova disciplina alla scadenza dei contratti stessi.

Fa presente che il successivo comma 2 dispone che, ai procedimenti in corso alla data di entrata in vigore della legge, continuano ad applicarsi l'articolo 11-*nonies* del decreto-legge n. 203 del 2005, convertito dalla legge n. 248 del 2005, e l'articolo 17, comma 34-*bis*, del decreto-legge n. 78 del 2009, convertito dalla legge n. 102 del 2009.

Ricorda, in proposito, che la Commissione nel citato parere del 2 agosto 2011 riteneva necessario fissare con estrema chiarezza il regime transitorio, assicurando la salvaguardia dei contratti di pro-

gramma in corso di definizione, al fine di evitare che una situazione di incertezza sulla disciplina applicabile si riflettesse negativamente sugli investimenti programmati dai gestori aeroportuali. Si prevedeva quindi l'applicazione della precedente disciplina ai procedimenti in corso per i quali fosse intervenuta una determinazione positiva, anche non definitiva, assunta con delibera da parte dell'ENAC.

Evidenzia come la formulazione adottata dall'articolo aggiuntivo in esame appaia invece più ampia, consentendo l'applicazione della citata disciplina a tutti i procedimenti in corso.

In conclusione, ritenendo che l'articolo aggiuntivo in esame risulti sostanzialmente coerente con il parere reso dalla Commissione il 2 agosto scorso, formulo una proposta di parere favorevole sullo stesso articolo aggiuntivo.

Il sottosegretario Guido IMPROTA, nel concordare con la proposta di parere del relatore, sottolinea come la designazione dell'ENAC quale Autorità nazionale di vigilanza sia stata effettuata all'articolo 3, comma 1, «in sede di prima applicazione delle norme comunitarie», nel presupposto che, a regime, dovrà applicarsi la nuova disciplina in materia di Autorità nel settore dei trasporti.

Carlo MONAI (IdV) evidenzia come l'affidamento all'ENAC delle funzioni di Autorità di vigilanza, in presenza dell'istituzione con regolamento di delegificazione di un'unica Autorità di regolazione nel settore dei trasporti, potrebbe determinare problemi di coordinamento legislativo difficilmente risolvibili, nel caso in cui l'esame del disegno di legge comunitaria 2011 si protrasse al Senato oltre il termine fissato dall'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011 per l'emanazione del citato regolamento di delegificazione. Ritiene pertanto che sarebbe preferibile affidare immediatamente le funzioni di vigilanza di cui al presente articolo aggiuntivo all'Autorità da istituire ai sensi del citato articolo 37.

Il sottosegretario Guido IMPROTA, pur comprendendo i profili problematici evidenziati dal deputato Monai, sottolinea comunque la necessità di affidare, in sede di prima applicazione, le funzioni di vigilanza all'ENAC, al fine di superare la procedura di infrazione aperta nei confronti dell'Italia su tale materia.

Vincenzo GAROFALO (PdL), nel concordare con le osservazioni del rappresentante del Governo, ritiene necessario affidare in prima applicazione le funzioni di vigilanza all'ENAC, in modo da consentire nel più breve tempo possibile l'esercizio delle citate funzioni, dando tempestiva applicazione alle nuove disposizioni sulla determinazione di diritti aeroportuali. Infine, sottolinea l'opportunità di definire più puntualmente la disposizione transitoria, in quanto l'applicazione della disciplina vigente ai procedimenti in corso rischia di essere troppo generica.

Silvia VELO (PD), considerata la complessità del testo in esame, chiede di rinviare l'espressione del parere sull'articolo aggiuntivo, anche al fine di verificarne la coerenza con l'Autorità di nuova istituzione di cui all'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011, quale risultante dalle modifiche introdotte nella seduta di ieri dalle Commissioni riunite V e VI che, approvando un emendamento presentato dal Governo, hanno escluso l'applicazione della nuova disciplina alle strade e autostrade, diversamente dagli orientamenti assunti dal Governo stesso con la presentazione di una precedente proposta emendativa.

Marco DESIDERATI (LNP), nel concordare con i rilievi formulati dai deputati poc'anzi intervenuti, riguardo al problematico coordinamento fra le funzioni di vigilanza attribuite all'ENAC e l'istituzione Autorità dei trasporti, prevista dall'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011, segnala un ulteriore profilo problematico che concerne la copertura degli oneri dell'ENAC derivanti dallo svolgimento delle predette funzioni di vigilanza che, ai

sensi dell'articolo 3, comma 5, dell'articolo aggiuntivo, dovrebbero gravare sugli utenti degli aeroporti e sui gestori aeroportuali. In particolare, a suo avviso, si dovrebbe chiarire se tali modalità di finanziamento saranno in qualche modo modificate per effetto dell'entrata in vigore del predetto articolo 37, che invece imputa gli oneri derivanti dallo svolgimento delle attività di regolazione nel settore dei trasporti a tutti i gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, che vi provvedono tramite un contributo non superiore all'uno per mille del fatturato derivante dallo svolgimento delle attività effettuate nell'ultimo esercizio.

Mario LOVELLI (PD) ritiene che la scelta di affidare temporaneamente le funzioni di vigilanza in materia di determinazione dei diritti aeroportuali all'ENAC rappresenti una soluzione confusa e pasticciata, frutto dell'inerzia del precedente Governo nell'affrontare il tema dell'istituzione di un'unica Autorità nel settore dei trasporti, nonostante le continue sollecitazioni della Commissione a provvedere tempestivamente sulla materia. Nel concordare con la proposta della deputata Velo, ritiene che il rinvio della votazione del parere da parte della Commissione possa consentire di trovare una soluzione adeguata al tema del coordinamento normativo tra il presente articolo aggiuntivo e l'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011.

Giacomo TERRANOVA (Misto), pur comprendendo le critiche formulate dai deputati intervenuti nel corso della discussione in merito alla temporanea assegnazione all'ENAC delle funzioni di vigilanza sulla determinazione dei diritti aeroportuali, ritiene tuttavia prioritario assicurare la tempestiva entrata in vigore della disciplina di recepimento della direttiva comunitaria n. 2009/12/CE non solo per superare la procedura di infrazione in corso, ma anche per assicurare un quadro normativo certo ai gestori aeroportuali, in vista dei cospicui investimenti che questi dovranno realizzare.

Antonio MEREU (UdCpTP), nell'associarsi alle richieste di rinvio della votazione sul parere concernente l'articolo aggiuntivo in esame, sottolinea la necessità di svolgere un adeguato approfondimento in merito al contenuto dello stesso articolo aggiuntivo.

Mario VALDUCCI, *presidente*, concorda con la richiesta di rinvio della votazione, anche alla luce della situazione che si è determinata a seguito dell'approvazione dell'emendamento del Governo nel corso dell'esame del decreto-legge n. 201 del 2011, che ha escluso il settore stradale e autostradale dalle funzioni di regolazione dell'istituenda Autorità dei trasporti. Si tratta, a suo avviso, di una scelta incomprensibile dal punto di vista tecnico, frutto esclusivamente di pressioni lobbistiche, dal momento che le funzioni di regolazione esercitate in tale settore sono equiparabili per molti aspetti a quelle svolte nel settore aereo, che invece risulta compreso nell'ambito delle attività della citata Autorità. Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 11.35.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 14 dicembre 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 11.35.

Proposta di nomina del dottor Luigi Merlo a presidente dell'Autorità portuale di Genova.

Nomina n. 130.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina all'ordine del giorno.

Mario TULLO (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere sulla proposta di nomina del dottor Luigi Merlo a presidente dell'Autorità portuale di Genova.

Segnala che, con lettera del 16 novembre 2011, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la proposta di nomina del Presidente dell'Autorità portuale di Genova.

Rileva che, in vista della scadenza del mandato quadriennale del Presidente Luigi Merlo (7 febbraio 2012), è stata avviata il 26 ottobre scorso la procedura prevista dall'articolo 8 della legge n. 84 del 1994 per la nomina del nuovo Presidente.

Osserva che a seguito della richiesta formulata dal Ministero, sono pervenute le indicazioni degli Enti interessati: la provincia di Genova ha indicato il dottor Merlo, il Comune di Genova ha indicato il prof. Renato Midoro, la Camera di commercio di Genova ha indicato il dottor Water Bertini.

Evidenzia che sul nominativo del dottor Luigi Merlo è stata raggiunta l'intesa con la Regione Liguria, che si è espressa con nota n. 15634 del 14 novembre 2011 e che il Ministro propone pertanto la conferma del dottor Luigi Merlo a Presidente dell'Autorità portuale di Genova.

Fa presente che il dottor Luigi Merlo, nato alla Spezia il 31 marzo 1965, è stato Vice Sindaco della Spezia dal 1997 al 2005, e dal 2005 al 2008 assessore della Regione Liguria con delega ai trasporti, ai porti e alle infrastrutture.

È attualmente membro del consiglio di Assoporti, presidente della società Retroporto di Alessandria, membro del Consiglio di amministrazione dell'Aeroporto di Genova; si occupa della materia portuale dal 1987, attraverso la pubblicazione di numerosi articoli e approfondimenti, la partecipazione a convegni nazionali e internazionali in qualità di esperto e lo svolgimento di interventi e lezioni presso l'Università degli studi di Genova.

In conclusione, formula pertanto una proposta di parere favorevole sulla proposta di nomina in esame.

Il sottosegretario Guido IMPROTA concorda con la proposta di parere favorevole del relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 11.40.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 14 dicembre 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 11.40.

5-05281 Burtone: Disagi e disservizi sulla linea ferroviaria Metaponto-Roma, conseguenti alla sostituzione del collegamento Eurostar con un collegamento Intercity.

Il sottosegretario Guido IMPROTA, nel rispondere all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*). Segnala, più nel dettaglio, che, con il nuovo orario Taranto è collegata a Roma da sette treni con i seguenti orari: ore 5,28 (arrivo 11,24); ore 7,50 (arrivo 14,20); ore 8,35 (arrivo 15,15); ore 9,50 (arrivo 16); ore 12,45 (arrivo ore 19); ore 14 (arrivo ore 20,41); ore 15,30 (arrivo 22,20). Il viaggio da Roma è invece garantito da nove treni con i seguenti orari: ore 6,27 (arrivo 13,05); ore 8,45 (arrivo 15,07); ore 9,39 (arrivo 16,45) ore 10,20 (arrivo 16,45); ore 12 (arrivo 19,57); ore 14,45 (arrivo 21); ore 15,39 (arrivo 22); ore 16 (arrivo 22); ore 19 (arrivo 00,45). In conclusione ritiene che le questioni poste dal cambiamento di orario riguardino non tanto il merito quanto piuttosto il metodo, ossia le

modalità attraverso le quali i cambiamenti vengono comunicati all'utenza e agli enti locali, che, a suo avviso, debbono essere sensibilmente migliorate.

Giovanni Mario Salvino BURTONE (PD), replicando, si dichiara soddisfatto per la risposta, sottolineando positivamente il fatto che il sottosegretario non si è limitato a fornire degli elementi di carattere meramente burocratico, ma è entrato nel merito delle questioni poste nell'interrogazione in oggetto, evidenziando la necessità di una modifica di metodo nella comunicazione delle informazioni agli utenti. Tuttavia, più in generale, giudica assai allarmante che, a seguito della definizione dell'orario invernale del servizio ferroviario, si sia verificato, nel mezzogiorno, un ulteriore ridimensionamento del servizio stesso, posto che il servizio ferroviario, alla stregua del servizio postale, rappresenta un indice significativo della presenza dello Stato sul territorio.

5-05516 Lovelli: Ipotesi di soppressione dei treni Intercity che collegano Genova e Torino.

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

Mario LOVELLI (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta, segnalando tuttavia come essa giunga ad orario ferroviario ormai variato. Riguardo al tema delle variazioni dei servizi erogati in corso di contratto da Trenitalia, segnala la necessità che il Governo vigili attentamente sulla procedura disciplinata dal contratto di servizio per giungere a tali variazioni, al fine di verificare

se esse siano funzionali alle esigenze dell'utenza o piuttosto a quelle del gestore del servizio.

5-05541 Garofalo: Conferma del Corridoio 1 Berlino-Palermo nell'ambito della rete transeuropea di trasporto TEN-T.

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

Vincenzo GAROFALO (Pdl), replicando, ringrazia il sottosegretario per le informazioni fornite, che confermano quanto era già stato affermato dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dello sviluppo economico, Corrado Passera, riguardo al Corridoio 1, nel corso dell'audizione tenutasi in Commissione lo scorso 9 dicembre. Si tratta, a suo avviso, di una conferma importante, che prefigura un rilancio, attraverso la realizzazione del Corridoio 1, degli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie, che rappresentano un insostituibile volano per la crescita dell'occupazione. Più in generale, ritiene che gli investimenti infrastrutturali nel settore ferroviario rappresentino una priorità assoluta nel settore dei trasporti che, al momento, è attraversato da gravi criticità che riguardano, tra l'altro, anche il trasporto su gomma, come dimostra il blocco dei tir recentemente preannunciato dalle associazioni di categoria. Tenuto conto di questa situazione di difficoltà che attraversa l'intero settore dei trasporti, quindi, sollecita il Governo a rendere risposte tempestive sugli atti di sindacato ispettivo presentati in sede parlamentare, citando a questo riguardo l'interrogazione a sua firma presentata il 29 novembre scorso, riguardo alla problematica dei treni notte.

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

La seduta termina alle 12.

ALLEGATO 1

5-05281 Burtone: Disagi e disservizi sulla linea ferroviaria Metaponto-Roma, conseguenti alla sostituzione del collegamento *Eurostar* con un collegamento *Intercity*.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il collegamento 9360/9363 Taranto-Potenza-Roma (e viceversa) citato dall'onorevole Interrogante, classificato *Eurostar* sino a dicembre 2010, rientra nel novero dei treni del « Servizio Universale », ovvero di quei servizi che per poter essere effettuati necessitano di una contribuzione pubblica, definita nell'ambito di un Contratto di Servizio nazionale, in quanto presentano un conto economico negativo.

Con l'orario del 12 dicembre 2010, l'offerta del Contratto di Servizio è stata riorganizzata, soprattutto per tener conto delle variazioni intervenute nelle frequenziazioni dei singoli treni, fermo restando il vincolo dell'equilibrio economico del Contratto di Servizio.

Nel quadro di tale riorganizzazione, la coppia dei suddetti treni *Eurostar* 9360/9363 Taranto-Potenza-Roma (e viceversa) è stata trasformata in *Intercity* 700/707.

Ciò ha consentito, oltre al mantenimento del collegamento sulle relazioni precedentemente servite, anche la realizzazione di un nuovo collegamento diretto

tra Taranto/Metaponto/Potenza e Aversa, Formia e Latina, attraverso l'assegnazione delle fermate programmate (cosiddetta fermate di sistema) tra Roma e Napoli.

Sugli *Intercity* sopra citati, si è registrato un apprezzabile aumento dei viaggiatori rispetto agli *Eurostar* precedentemente programmati, sia in considerazione della riduzione del costo dei biglietti sia, presumibilmente, per effetto del posticipo della partenza da Taranto, prevista in un orario più agevole per le esigenze degli utenti (dalle 6.16 alle 7.50).

Ciò ha portato a confermare anche con l'orario in vigore dall'11 dicembre 2011, l'attuale volume di offerta *Intercity* (2 coppie), sulla relazione Taranto-Potenza-Roma e viceversa.

Comunque, questo Governo si è già attivato presso Trenitalia, al fine di concordare un calendario di incontri per approfondire le criticità lamentate e migliorare l'offerta del servizio sulla tratta in questione.

ALLEGATO 2

5-05516 Lovelli: Ipotesi di soppressione dei treni *Intercity* che collegano Genova e Torino.**TESTO DELLA RISPOSTA**

I treni *Intercity* programmati tra Genova, Alessandria e Torino (e viceversa) rientrano nel novero dei treni classificati come «Servizio Universale», ovvero di quei servizi che per poter essere effettuati necessitano di una contribuzione pubblica, definita nell'ambito di un Contratto di Servizio nazionale, in quanto presentano un conto economico negativo.

Sulla base delle risorse finanziarie disponibili, lo Stato, rappresentato dal Ministero delle infrastrutture e trasporti, definisce, nell'ambito del Contratto di Servizio con Trenitalia, la quantità e la qua-

lità dei servizi di media e lunga percorrenza da effettuare, coprendo la differenza tra i ricavi da traffico ed i costi di produzione certificati.

Orbene, in relazione al timore manifestato dall'onorevole Interrogante circa la soppressione di alcuni *Intercity*, posso con soddisfazione comunicare che, sulla base delle indicazioni del Ministero che rappresento, con l'orario in vigore dall'11 dicembre 2011, il volume complessivo dell'offerta *Intercity* precedentemente previsto tra Genova e Torino è stato confermato.

ALLEGATO 3

**5-05541 Garofalo: Conferma del Corridoio 1 Berlino-Palermo
nell'ambito della rete transeuropea di trasporto TEN-T.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Il progetto Corridoio 1 Berlino-Palermo rappresenta per l'intero sistema Paese un'infrastruttura strategica di assoluta rilevanza, in quanto Palermo costituisce il nodo più meridionale della rete *core* nell'intera area del bacino mediterraneo e assolve quindi il compito di raccordare aree periferiche del continente europeo, adempiendo in pieno al criterio di perifericità.

Nel giugno 2011, come evidenziato anche dall'interrogante è stata pubblicata la proposta di bilancio UE 2020, nella quale si fa riferimento ad una lista preliminare di 10 corridoi prioritari TEN-T, tra cui il corridoio n. 5 « Helsinki-La Valletta », che modifica, tra l'altro, il tracciato del Progetto Prioritario 1.

Al riguardo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha più volte manifestato, presso le competenti Istituzioni europee, la ferma posizione sul mantenimento del Corridoio Berlino-Palermo, ritenendolo prioritario e non modificabile.

In questo ambito è stata altresì rappresentata l'assoluta necessità per l'Italia di inserire il nodo di Palermo e di Catania all'interno del Corridoio Helsinki-La Valletta per le seguenti argomentazioni:

Palermo soddisfa i requisiti di città « nodo », in quanto la sua area metropolitana supera il milione di abitanti;

il collegamento marittimo più diretto con l'isola di Malta avviene attraverso i porti della Sicilia (Pozzallo, Catania, Palermo);

sono già stati sostenuti dall'Italia ingenti investimenti per dare realizzazione

alla parte meridionale del Progetto Prioritario Europeo 1 (PP1), con specifico riferimento alla rete ferroviaria.

Inoltre, è stato chiesto che alla Sicilia, che annovera una popolazione di 5 milioni di abitanti, fosse garantito lo stesso « grado di libertà » di collegamento alla terraferma concesso ad altri paesi europei (come nel caso del collegamento fisso di Malmoe, che collega la Danimarca alla Svezia, che ha goduto di contributi TEN-T).

Le motivazioni presentate, espressione della forte volontà dell'Italia di mantenere l'attuale conformazione dell'asse, sono state recepite con favore e riconosciute come oggettive dai rappresentanti della Commissione.

Infatti, la nuova rete di trasporto europea, presentata dal Vice Presidente della Commissione europea nella seduta del 19 ottobre scorso, comprende il Corridoio Berlino-Palermo che, nella nuova programmazione, ha assunto la denominazione di Corridoio Helsinki-La Valletta: tale Corridoio oltre ad estendersi a sud-est con la diramazione Napoli-Bari-Taranto si sviluppa nel territorio siciliano secondo la direttrice Messina-Catania-Enna-Palermo, per consentire di servire i principali nodi urbani dell'isola e di migliorare i collegamenti ferroviari con i porti di Catania, Augusta e Palermo.

Sembra, quindi, che ci siano tutti i motivi per esprimere viva soddisfazione per i risultati raggiunti, grazie anche all'impegno profuso dall'Amministrazione che rappresento.