

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

COMITATO RISTRETTO:

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. C. 4662 Valducci, C. 81 Stucchi, C. 317 Quartiani, C. 376 Volontè, C. 411 Contento, C. 526 Osvaldo Napoli, C. 563 Lusetti, C. 585 Compagnon, C. 677 Menia, C. 694 Ceccuzzi, C. 701 Migliori, C. 915 Marinello, C. 1207 Nicola Molteni, C. 1249 Gibelli, C. 1341 Grimoldi, C. 1364 Razzi, C. 1517 Alessandri, C. 1690 Pagano, C. 1693 Holzmann, C. 1923 Zazzera, C. 2029 Di Cagno Abbrescia, C. 2148 Aracu, C. 2432 Holzmann, C. 2494 Jannone, C. 2772 Barbieri, C. 2878 Lisi, C. 2891 Borghesi, C. 3000 Reguzzoni, C. 3001 Reguzzoni, C. 3002 Reguzzoni, C. 3031 Mussolini, C. 3423 Carlucci, C. 3577 Nastri, C. 3591 Paolini, C. 3600 Nastri, C. 3676 Nastri, C. 3803 Nastri, C. 3960 Galati, C. 3992 Garagnani, C. 4213 Caparini, C. 4232 Montagnoli, C. 4353 Nastri, C. 4355 Nastri, C. 4397 Cavallaro, C. 4440 Marinello, C. 4657 Garagnani, C. 4693 Desiderati, C. 4845 Velo, C. 4883 Mancuso, C. 4960 Vernetti e C. 5166 Argentin	85
---	----

INTERROGAZIONI:

5-05598 Lovelli: Ridimensionamento del servizio ferroviario notturno di lunga percorrenza e conseguenti ricadute occupazionali	86
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	87
5-05510 Rigoni: Finanziamento alla società RFI SpA per l'acquisto di una seconda nave in opzione dalla società NCA (Nuova Cantieri Apuania) da destinare al traghettamento nello stretto di Messina	86
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	89

COMITATO RISTRETTO

Martedì 29 maggio 2012.

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

C. 4662 Valducci, C. 81 Stucchi, C. 317 Quartiani, C. 376 Volontè, C. 411 Contento, C. 526 Osvaldo Napoli, C. 563 Lusetti, C. 585 Compagnon, C. 677 Menia, C. 694 Ceccuzzi, C. 701 Migliori, C. 915 Marinello, C. 1207 Nicola Molteni, C. 1249 Gibelli, C. 1341 Grimoldi, C. 1364 Razzi, C. 1517 Alessandri, C. 1690 Pagano, C. 1693 Holzmann, C. 1923 Zazzera, C. 2029 Di Cagno Abbrescia, C. 2148 Aracu, C. 2432 Holzmann, C. 2494 Jannone, C. 2772 Barbieri, C. 2878 Lisi, C. 2891 Borghesi, C. 3000 Reguzzoni, C. 3001 Reguzzoni, C. 3002 Reguzzoni, C. 3031 Mussolini, C.

3423 Carlucci, C. 3577 Nastri, C. 3591 Paolini, C. 3600 Nastri, C. 3676 Nastri, C. 3803 Nastri, C. 3960 Galati, C. 3992 Garagnani, C. 4213 Caparini, C. 4232 Montagnoli, C. 4353 Nastri, C. 4355 Nastri, C. 4397 Cavallaro, C. 4440 Marinello, C. 4657 Garagnani, C. 4693 Desiderati, C. 4845 Velo, C. 4883 Mancuso, C. 4960 Vernetti e C. 5166 Argentin.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 13.05 alle 13.20.

INTERROGAZIONI

Martedì 29 maggio 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 13.30.

5-05598 Lovelli: Ridimensionamento del servizio ferroviario notturno di lunga percorrenza e conseguenti ricadute occupazionali.

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

Mario LOVELLI (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta, che, rispetto a precedenti risposte rese su altri atti di sindacato ispettivo, contiene un elemento di novità positivo, rappresentato dalla conferma delle nuove linee notte che diventeranno operative a partire dal 9 giugno prossimo. Non comprendendo il motivo per cui non è stato attivato un collegamento diretto tra Torino e la Sicilia, essendo l'utenza torinese fortemente interessata al riguardo, preannuncia che ritornerà sulla questione oggetto dell'interrogazione attraverso una risoluzione da discutere in Commissione.

Coglie l'occasione per segnalare un'altra interrogazione a propria firma avente ad oggetto il collegamento sulla direttrice Genova-Milano, via Novi Ligure, sui cui disservizi era stata data dal Governo una parola di rassicurazione lo scorso inverno e che continua invece a presentare fortissime criticità, determinando una situazione intollerabile per l'utenza coinvolta.

5-05510 Rigoni: Finanziamento alla società RFI SpA per l'acquisto di una seconda nave in opzione dalla società NCA (Nuova Cantieri Apuania) da destinare al traghettamento nello stretto di Messina.

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

Andrea RIGONI (PD), replicando, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la cortesia mostrata, si dichiara, tuttavia, insoddisfatto della risposta, nella quale si evidenzia che RFI Spa rinuncerà alla seconda nave e quindi all'opportunità di ammodernare la flotta e di dare servizi di trasporto caratterizzati da una maggiore qualità e continuità nei collegamenti tra la Sicilia e il continente. Osserva come, operando questa rinuncia, si determina la chiusura di un cantiere italiano di proprietà quasi esclusivamente pubblica, al servizio del quale lavorano più di 300 dipendenti, dal momento che è stata già anticipata da Invitalia, socio di maggioranza, la volontà di liquidare il cantiere entro la fine dell'anno mentre potrebbe essere valutata la possibilità dell'ingresso di un socio privato. Si rammarica della volontà di RFI di non procedere all'acquisizione di una seconda nave, anche considerato il prezzo assai favorevole, inferiore a 50 milioni di euro, al quale era stato firmato il contratto per la prima nave. Chiede quindi al Governo – stante l'inserimento di Massa Carrara tra le aree di crisi industriale complessa – di tenere conto dell'impegno assunto con il territorio e confermato nel tavolo tenutosi presso il Ministero per lo sviluppo economico, anche al fine di evitare il declino industriale della provincia di Massa Carrara e i conseguenti problemi occupazionali che si verrebbero a determinare.

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

La seduta termina alle 13.45.

ALLEGATO 1

5-05598 Lovelli: Ridimensionamento del servizio ferroviario notturno di lunga percorrenza e conseguenti ricadute occupazionali.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto, i treni « Notte » rientrano nel « Servizio Universale », che comprende quei treni di media e lunga percorrenza che per poter essere effettuati necessitano di un corrispettivo, definito nell'ambito di un Contratto di Servizio, in quanto presentano un conto economico negativo.

L'offerta ferroviaria assicurata dal Contratto di Servizio pubblico valido per il 2009/2014, sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dal Ministero dell'economia e delle finanze e Trenitalia, garantisce i collegamenti necessari alla continuità territoriale di aree collocate nel sud del Paese, caratterizzati da una domanda particolarmente debole e, quindi, da un elevato differenziale tra costi e ricavi.

Infatti, nel primo triennio di vigenza, Trenitalia, a fronte di un sostanziale mantenimento dei livelli di offerta, ha consuntivato una perdita complessiva di rilevante entità (oltre 200 milioni di euro), nonostante i corrispettivi, derivante principalmente dalla forte contrazione dei ricavi – conseguente al calo della domanda – del Servizio Universale, concentrata, in particolare, nel 2010 e nel 2011.

La riduzione della domanda ha riguardato specialmente i collegamenti ferroviari « Notte », un fenomeno comune a tutti i Paesi europei, per effetto, soprattutto, della concorrenza delle compagnie aeree *low cost* e della velocizzazione dei servizi giorno a seguito dell'attivazione dell'Alta velocità (AV), che porta l'utenza a preferire questi ultimi, sia per il *comfort* di viaggio che per i tempi di percorrenza.

Pertanto, con l'orario in vigore dall'11 dicembre 2011, in assenza di risorse aggiuntive, è stato definito un programma di rimodulazione dei collegamenti di Servizio Universale che, in estrema sintesi, per il servizio notturno, ha previsto l'attestamento sugli « *hub* » di Bologna e di Roma dei treni Notte, rispettivamente, della Puglia e della Sicilia/Calabria tirrenica da/per il Nord.

Da Bologna e Roma, è stato previsto il proseguimento verso le destinazioni del Nord già servite in precedenza (e viceversa) attraverso interscambio, specie con i frequenti servizi AV programmati. Questo servizio, offerto ad una speciale tariffa per gli utenti che provengono dalle regioni meridionali, non è soggetto a limitazione di posti e apporta un risparmio sui tempi complessivi di viaggio.

Il primo impatto che l'attuale offerta ha comportato sul servizio ferroviario nel Meridione ha fatto emergere con forza le difficoltà riscontrate dall'utenza, nonché la conseguente perdita di lavoro del personale operante nei collegamenti ferroviari notturni.

Pertanto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito di numerosi incontri con Trenitalia, ha effettuato una verifica sull'impatto economico e sulla fattibilità tecnica di un prolungamento di alcuni collegamenti provenienti dal Sud, attualmente attestati su Roma e Bologna, rispettando, nel contempo, l'obiettivo di una sostanziale parità dell'onere per il Contratto di servizio a carico dello Stato.

Il risultato di questi confronti con il gestore ferroviario si è concretizzato nel-

l'avvio di un processo di revisione del modello *hub*, per ciò che concerne il servizio notte, che a partire dal nuovo orario, prevederà:

un prolungamento a Milano di una nuova coppia notturna Sicilia/Milano via Genova, anticipando la partenza del precedente espresso notte da Palermo attestato a Roma;

un prolungamento a Milano di una nuova coppia notturna di treni con partenza da Reggio Calabria, con un lieve posticipo della partenza;

un prolungamento a Milano di due coppie di ICN Lecce-Bologna.

In relazione, infine, al rilievo degli Onorevoli Interroganti riguardante l'indisponibilità, rilevata all'epoca della presentazione dell'atto parlamentare di cui trattasi (ottobre 2011), di Vetture Letto, Trenitalia ha fatto presente che, a partire dal 28 luglio del 2011, si è reso necessario chiudere alla vendita l'intero servizio letto sul territorio nazionale, in conseguenza di una situazione eccezionale di indisponibilità di carrozze letto, determinata dall'improvvisa sospensione delle lavorazioni da parte della Ditta appaltatrice della manutenzione (la RSI di Costa Masnaga), con la quale ha proceduto, poi, alla risoluzione del contratto per grave inadempimento.

Dalla successiva metà di settembre 2011, per limitare i disagi legati a tale sospensione del servizio, Trenitalia ha riaperto alla vendita una quota parte di Vetture Letto (circa il 30 per cento dell'offerta), nei limiti delle disponibilità esistenti. Laddove ciò non è stato possibile, l'offerta sdraiata è stata assicurata sostituen-

tuendo le Vetture Letto con cuccette « Comfort ». La situazione si è normalizzata con il nuovo orario in vigore dall'11 dicembre 2011.

Circa la situazione relativa al personale dei servizi di accompagnamento dei treni Notte ho già avuto modo di riferire all'Onorevole Lovelli circa le conseguenze che la razionalizzazione del servizio « notte » ha generato sul fronte occupazionale.

Al riguardo, Ferrovie dello Stato Italiane ha confermato di voler garantire, nell'ambito dei servizi affidati in appalto, la progressiva ricollocazione dell'eventuale personale che non troverà utile collocazione nell'appalto del servizio di accompagnamento notte.

Come già precisato in occasione della discussione dell'atto di sindacato ispettivo n. 5-05954, un impegno in tal senso è stato già raggiunto il 30 dicembre 2011 nella Regione Lombardia dove hanno trovato soluzione occupazionale 152 lavoratori.

Per quanto riguarda, invece, il personale operante nelle regioni Sicilia, Lazio, Piemonte e Veneto si stanno cercando soluzioni simili a quelle già individuate in Lombardia.

Il percorso sopra individuato ha trovato il sostegno del Ministero del lavoro che ha dichiarato la sua disponibilità a valutare l'applicazione delle misure di sostegno al reddito in favore dei lavoratori interessati, con le modalità e nei limiti previsti dalla normativa vigente.

Il Ministero che rappresento continuerà a seguire con la massima attenzione l'evoluzione della vicenda in argomento.

ALLEGATO 2

5-05510 Rigoni: Finanziamento alla società RFI SpA per l'acquisto di una seconda nave in opzione dalla società NCA (Nuova Cantieri Apuania) da destinare al traghettamento nello stretto di Messina.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La situazione cantieristica italiana non si discosta molto da quella mondiale dove l'acquisizione degli ordini ha iniziato progressivamente a ridursi dal 2008; il continente europeo è certamente una delle aree che ha maggiormente risentito della crisi internazionale.

Gli ultimi anni hanno visto la chiusura di numerosi storici poli navalmeccanici. I cantieri navali nazionali affrontano, oggi, con grave difficoltà il calo della domanda che rende difficile effettuare i necessari investimenti nel campo della ricerca/sperimentazione di nuove tipologie di unità (*green ships*) o di tecnologie innovative relative ai processi produttivi, mentre il settore dello «*ship recycling*», oggetto di attenzione da parte della CE con un'apposita normativa internazionale, non è visto come un'opportunità per i cantieri di demolizione e di riparazione.

La diversificazione innovativa della cantieristica, e più in generale la ristrutturazione del settore, rappresenta una sfida particolare in termini di formazione e competenze. Nuovi tipi di navi, l'ingegneria navale e le applicazioni marittime richiedono importanti investimenti anche in risorse umane.

In tale quadro, con specifico riferimento alla problematica evidenziata dall'Onorevole interrogante evidenzio che il contratto per la costruzione di una nave traghetto da parte della Nuovi Cantieri Apuania (NCA) prevede anche una opzione per la costruzione di una seconda nave per la quale, tuttavia, allo stato attuale non esistono finanziamenti.

Ferrovie dello Stato italiane, interessata al riguardo, ha precisato che la costruzione della prima unità arriverà a compimento a dicembre 2012.

Per quanto concerne, poi, l'opzione per la seconda nave, lo scorso ottobre vi è stato un incontro tra la NCA e Rete ferroviaria italiana (RFI) nel corso del quale RFI ha fatto presente che l'attuale parco navi, integrato con la nave già in fase di costruzione, è sufficiente per garantire il traghettamento sullo Stretto di Messina e che pertanto, allo stato, detta società non ha interesse all'acquisto di una nuova unità navale.

Evidenzio, altresì, che in data 18 aprile 2012 si è tenuta presso il Ministero dello sviluppo economico una riunione per verificare la situazione del Cantiere NCA.

L'incontro si è concluso con i seguenti impegni.

Il MISE si è comunque impegnato ad effettuare una verifica con i soggetti competenti per l'esercizio della opzione relativo al secondo traghetto FS prevista nel contratto stipulato tra NCA ed il cliente.

La eventuale acquisizione di nuove commesse per NCA dovrà essere funzionale alla positiva conclusione del negoziato con gli eventuali nuovi acquirenti del Cantiere.

In assenza di adeguate soluzioni Invitalia attiverà entro il 31 dicembre 2012 quanto previsto dalle norme in materia di dismissioni delle partecipazioni.

Sarà accelerata da Invitalia la verifica del Piano industriale già presentato dall'unica società che ha manifestato interesse all'acquisizione di NCA.

Entro 45 giorni sarà riferito al tavolo di confronto ministeriale lo stato di avanzamento della verifica e delle discussioni con il citato potenziale acquirente.

Invitalia ed il MISE si riservano di valutare eventuali altre manifestazioni di interesse per investimenti in grado di creare occupazione nell'area di crisi

individuata ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 99 del 2009 nell'area di Massa e Carrara attuando la legge n. 181 del 1989.

Sarà attivato nei prossimi giorni il confronto in sede regionale e con il Ministero del lavoro per dare continuità agli ammortizzatori sociali.