

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### RISOLUZIONI:

7-00003 Boffa: Indirizzi per la realizzazione della linea ferroviaria ad alta capacità Napoli-Bari ( <i>Discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione n. 8-00001</i> ) ....	65
ALLEGATO 1 ( <i>Nuovo testo approvato dalla Commissione</i> ) .....	73

#### INTERROGAZIONI:

5-00021 Lovelli: Situazione degli interventi infrastrutturali sulle tratte ferroviarie Genova-Milano e Genova-Torino.	
5-00036 Lovelli: Riutilizzo dello scalo ferroviario di Novi Ligure-San Bovo .....	70
ALLEGATO 2 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	77
5-00040 Caparini: Sviluppo del traffico aereo in partenza dall'aeroporto di Brescia-Montichiari .....	70
ALLEGATO 3 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	80
5-00108 Barbareschi: Iniziative urgenti per il ripristino dei collegamenti della Ustica Lines con le Isole Eolie .....	70
ALLEGATO 4 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	81

#### SEDE CONSULTIVA:

Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2009-2013. Doc. LVII, n. 1 (Parere alla V Commissione) ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	71
AVVERTENZA .....	72

#### RISOLUZIONI

*Giovedì 26 giugno 2008. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Mario Mantovani.*

#### La seduta comincia alle 14.25.

**7-00003 Boffa: Indirizzi per la realizzazione della linea ferroviaria ad alta capacità Napoli-Bari.**

*(Discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione n. 8-00001).*

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in titolo.

Costantino BOFFA (PD) illustra la risoluzione di cui è primo firmatario, facendo presente che l'obiettivo principale dell'atto di indirizzo consiste nella conferma dell'inserimento della linea ferroviaria di alta capacità tra Napoli e Bari tra le priorità individuate dal programma delle infrastrutture strategiche che sarà allegato al DPEF 2009-2013. Ricorda in proposito che la previsione di tale opera pubblica nell'allegato al precedente DPEF aveva fatto seguito alla firma, in data 27

luglio 2006, del protocollo d'intesa tra i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, i Presidenti delle Regioni Campania e Puglia, i vertici delle Ferrovie dello Stato e della Società RFI (Rete Ferroviaria Italiana) volto alla riqualificazione e al potenziamento della linea ad alta capacità ferroviaria Napoli-Bari. L'importanza di tale intervento infrastrutturale è di tutta evidenza, in quanto, attualmente, il collegamento ferroviario tra Tirreno e Adriatico, inteso come itinerario tra i capoluoghi delle regioni Campania e Puglia, non è continuo, ma presenta una discontinuità con una rottura di carico nella stazione di Caserta ed una inversione di marcia nella stazione di Foggia e, conseguentemente, il tempo medio di percorrenza sulla tratta ferroviaria Napoli-Bari è pari a circa tre ore e quaranta minuti. In termini più generali, peraltro, una maggiore qualità dei servizi di trasporto ed il recupero del divario infrastrutturale del Mezzogiorno rappresentano una pre-condizione essenziale per lo sviluppo economico dell'area, con ricadute positive per l'intero Paese, ancor di più nell'ambito del mutato scenario internazionale che fa prevedere una significativa crescita del ruolo del Mediterraneo nei prossimi decenni. Del resto, il collegamento ferroviario Napoli-Bari può favorire l'integrazione delle reti TEN, mettendo in connessione il corridoio I tra Berlino e Palermo con il corridoio VIII tra Bari e Sofia. Sono peraltro note le grandi potenzialità dell'opera che, una volta terminata, consentirà di aumentare il traffico di 15mila passeggeri e di 6mila tonnellate di merci al giorno, grazie a 54 treni al giorno, rispetto ai 10 di oggi, sulla Milano-Napoli-Bari e ai 144, rispetto agli attuali 26, sulla tratta Napoli-Benevento-Caserta-Foggia. Tra gli ulteriori benefici si possono citare: il miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza, il riequilibrio della ripartizione modale attraverso il miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico, con effetti benefici

in termini di riduzione della congestione, delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e dell'incidentalità, il miglioramento dei servizi interregionali Puglia-Campania e il miglioramento dell'integrazione della tratta ferroviaria con le strutture dedicate all'intermodalità e alla logistica, con conseguente aumento delle quote di trasporto merci su rotaia. Ai fini realizzativi, giova ricordare che in alcuni tratti si interverrà sulla rete attuale, riqualificandola e potenziandola, mentre in altri si costruirà il tracciato *ex novo*. Quanto alle questioni di ordine finanziario, le regioni interessate si sono assunte significativi oneri di progettazione, mentre l'Allegato infrastrutture al DPEF dello scorso anno ha previsto il finanziamento integrale della progettazione e di alcune tratte già dotate di progettazione, tratte che si aggiungono a quelle già finanziate con il contratto di programma siglato tra RFI e Ministero delle infrastrutture. Il costo complessivo dell'opera è di circa 5 miliardi di euro, di cui circa 1,5 già finanziati e 3,5 ancora da finanziare. Tiene quindi a sottolineare l'aspetto innovativo di tale infrastruttura che, a differenza di altre, non insiste sulla tradizionale direttrice Nord-Sud, ma punta ad effettuare un collegamento tra il mare tirreno e il mare adriatico. La scelta dell'alta capacità garantisce importanti prospettive di sviluppo anche per il trasporto delle merci, puntando a correggere l'attuale squilibrio modale. Del resto si tratta di un'opera altamente condivisa, sul piano sia sociale che istituzionale, che deve vedere impegnato il Governo a reperire, nei tempi che saranno ritenuti congrui con lo stato di avanzamento della progettazione definitiva e dei lavori, le risorse finanziarie all'uopo necessarie. Auspica infine che già nella seduta odierna la Commissione possa giungere all'approvazione della risoluzione.

Il sottosegretario Mario MANTOVANI fa presente che l'itinerario Napoli-Bari è individuato come itinerario di alta capacità, ha uno sviluppo di circa 323 km ed

è interessato da interventi di riqualificazione finalizzati al miglioramento dei collegamenti sulla trasversale, estendendo verso sud-est i benefici del sistema alta velocità/alta capacità. L'itinerario attualmente è prevalentemente a semplice binario mentre nel tratto da Vitulano ad Apice l'itinerario è stato raddoppiato. In base al Protocollo d'Intesa sottoscritto il 27 luglio 2006 tra i ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni Campania e Puglia, Ferrovie dello Stato ed RFI, sono previsti interventi di raddoppio delle tratte ferroviarie esistenti parte in affiancamento e parte in variante, con una riduzione dello sviluppo complessivo dell'itinerario a circa 290 km, pari al 10 per cento. Tutte le progettazioni preliminari, ad eccezione di quella relativa alla « Bretella di Foggia », sono state completate e le progettazioni definitive saranno avviate entro il 2008 con attivazione delle nuove infrastrutture prevista per fasi tra il 2012 e il 2023. La riqualificazione dell'itinerario comprende: gli interventi di raddoppio della tratta compresa tra Vitulano e Apice che sono stati realizzati e sono attualmente in esercizio e gli interventi sulla linea Cancellone-Napoli, con un costo di 670 milioni di euro, inserito nel contratto di programma 2007-2011 tra RFI e ministero delle infrastrutture, a seguito dell'aggiornamento 2008, nella tabella A3 « opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale ». Si segnala che lo sviluppo progettuale ad oggi eseguito ha evidenziato un maggiore costo rispetto a quanto originariamente previsto. Vi è poi la velocizzazione/raddoppio Cancellone-Benevento e « bretella di Foggia » per il collegamento diretto Cervaro-Bari con un costo di 1.490 milioni di euro inseriti sempre nella predetta tabella A3 per un importo di 391 milioni di euro destinati alla progettazione, nonché nella tabella B3 « opere prioritarie da avviare per lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale » per un importo di 1.099 milioni di euro destinati alla realizzazione dell'opera. Va poi segnalata la nuova linea Apice-Orsara con un costo

di 2210 milioni di euro, inserito invece nella tabella A4 « opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità » per un importo di 297 milioni di euro destinati alla progettazione, nonché nella tabella B4 « opere prioritarie da avviare per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità » per un importo di 1.913 milioni di euro destinati alla realizzazione dell'opera. Si segnala inoltre il raddoppio in variante Orsara-Bovino-Cervaro con un costo di 550 milioni di euro, interamente finanziati, inserito anch'esso nella tabella A4 e la tratta Orsara-Bovino inserita in tab. C4 « altre opere da avviare per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità », ai fini di una corretta imputazione di cassa. Da ultimo ricorda che nell'accordo del 27 febbraio 2007, sottoscritto dal Ministro per le infrastrutture ed il Presidente della Regione Campania, il finanziamento della variante alla linea Cancellone-Napoli, per l'importo di 480 milioni di euro, è proposto a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR e 103 milioni di euro a carico del Contratto di programma RFI 2007-2011. Il finanziamento della variante Cancellone-Telesse nel comune di Maddaloni per la sua integrazione con la linea AV/AC, per un importo di 1099,17 milioni di euro è proposto a carico dei programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR nonché attraverso iniziative di *project financing*.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV) ritiene che l'atto di indirizzo in esame sia condivisibile e auspica che il CIPE proceda ad inserire la realizzazione di tale opera nell'ambito dell'allegato infrastrutture al DPEF 2009-2013. Tuttavia, non può evitare di manifestare le sue perplessità rispetto ad ipotesi di interventi infrastrutturali in materia ferroviaria che non appaiono interessare anche altre regioni meridionali, ma coinvolgono solo la Campania e la Puglia. Il rischio è che il Mezzogiorno, privato anche dell'infrastrutturazione necessaria per l'alta velo-

cià, permanga ancora per molti anni in una condizione di sviluppo inferiore a quella della restante parte del Paese. Per questo auspica che il Governo e la maggioranza che lo sostiene, coerentemente con la decisione di riavviare la costruzione del ponte sullo stretto di Messina, inseriscano tra le loro priorità anche l'estensione del sistema dell'alta velocità ferroviaria a tutte le regioni meridionali. Esprime comunque l'orientamento favorevole del suo gruppo sulla risoluzione in titolo, segnalando nel contempo al suo primo firmatario, l'opportunità di una limitata riformulazione, nel senso di sostituire, al sedicesimo capoverso delle premesse, le parole: « consentirà di aumentare il traffico di 15mila passeggeri e di 6mila tonnellate di merci » con le seguenti: « consentirà di aumentare il traffico fino a 15mila passeggeri e fino a 6mila tonnellate di merci » e, al diciassettesimo capoverso, di sostituire le parole: « il tripolo Roma-Bari-Napoli, la più grande area metropolitana del Mezzogiorno » con le seguenti: « il tripolo Roma-Bari-Napoli, la più grande area metropolitana del centro-sud ». Intende infine esprimere la sua solidarietà al deputato Barbareschi, il cui ufficio è stato dolosamente dato alle fiamme la scorsa notte.

Emanuele FIANO (PD) intende anch'egli esprimere la sua solidarietà al deputato Barbareschi.

Mario VALDUCCI, *presidente*, esprime anch'egli, a nome di tutti i componenti la Commissione, i sensi della sua più viva solidarietà al deputato Barbareschi per il grave episodio di cui è stato fatto oggetto. Tornando poi all'argomento in discussione, evidenzia l'opportunità che la votazione della risoluzione in titolo abbia luogo solo dopo l'approvazione, da parte del CIPE, del nuovo programma delle infrastrutture strategiche che sarà allegato al DPEF 2009-2013.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV) è dell'avviso che la Commissione dovrebbe pro-

cedere alla votazione della risoluzione già nell'odierna seduta.

Silvano MOFFA (PdL) nel considerare ampiamente condivisibile la finalità della risoluzione e alla luce del fatto che il rappresentante del Governo ha confermato l'impegno al finanziamento dell'opera, ritiene anch'egli che si possa procedere al voto dell'atto di indirizzo e, a tale fine, propone al suo primo firmatario di integrarne i contenuti proprio con riferimento ai dati forniti dal sottosegretario Mantovani.

Michele Pompeo META (PD) dichiara di condividere la proposta formulata dal deputato Moffa.

Costantino BOFFA (PD) preannuncia di condividere le richieste di riformulazione avanzate dai deputati Misiti e Moffa e, a tale fine, chiede al presidente della Commissione di disporre una breve sospensione della seduta per consentirgli di predisporre un nuovo testo della risoluzione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, accogliendo la richiesta del deputato Boffa, sospende la seduta per dieci minuti.

**La seduta, sospesa alle 14.45, è ripresa alle 14.55.**

Costantino BOFFA (PD) illustra il nuovo testo della risoluzione di cui è primo firmatario, facendo presente di avere accolto sia la proposta di riformulazione del deputato Misiti sia quella indicata dal deputato Moffa. A tale ultimo proposito, precisa che il ventinovesimo capoverso delle premesse deve intendersi sostituito dal seguente passaggio contenuto nella nota letta alla Commissione dal rappresentante del Governo:

« la riqualificazione dell'itinerario comprende:

gli interventi di raddoppio della tratta compresa tra Vitulano e Apice che sono stati realizzati e sono attualmente in esercizio;

gli interventi sulle linea Canello-Napoli: con un costo di 670 milioni di euro, inserito in contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, nella tabella A3 “opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale”. Lo sviluppo progettuale ad oggi eseguito ha evidenziato un maggiore costo rispetto a quanto originariamente previsto;

la velocizzazione/raddoppio Canello-Benevento e “bretella di Foggia” per il collegamento diretto Cervaro-Bari: con un costo di 1.490 milioni di euro inseriti in contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, rispettivamente, nella tabella A3 “opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale” per un importo di 391 milioni di euro destinati alla progettazione e in tabella B3 “opere prioritarie da avviare per lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale” per un importo di 1.099 milioni di euro destinati alla realizzazione dell’opera;

nuova linea Apice-Orsara: con un costo di 2.210 milioni di euro, inserito in contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, rispettivamente, nella tabella A4 “opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità” per un importo di 297 milioni di euro destinati alla progettazione e in tabella B4 “opere prioritarie da avviare per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità”, per un importo di 1.913 milioni di euro destinati alla realizzazione dell’opera;

raddoppio in variante Orsara-Bovino-Cervaro: con un costo di 550 milioni di euro, interamente finanziati, inserito in contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, nella tabella A4 “opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità”, esclusa nell’arco di piano la tratta Orsara-Bovino inserita in tabella C4 “altre opere da avviare per lo sviluppo infrastrutturale alta capacità”, ai fini di una corretta imputazione di cassa;

nell’accordo del 27 febbraio 2007, sottoscritto dal Ministro per le infrastrutture ed il Presidente della Regione Campania, il finanziamento della variante alla linea Canello-Napoli, per l’importo di 480 milioni di euro, è proposto a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l’utilizzo dei fondi FAS e FESR e 103 milioni di euro a carico del Contratto di Programma RFI 2007-2011. Il finanziamento della variante Canello-Telese nel comune di Maddaloni per la sua integrazione con la linea AV/AC, per un importo di 1.099,17 milioni di euro è proposto a carico dei programmi regionali 2007-2013 per l’utilizzo dei fondi FAS e FESR nonché attraverso iniziative di *project financing* ».

Il sottosegretario Mario MANTOVANI esprime parere favorevole sul nuovo testo della risoluzione testé illustrato dal deputato Boffa.

Silvano MOFFA (PdL) ringrazia il deputato Boffa per avere accolto la sua precedente indicazione, volta a corredare le premesse dell’atto anche con i dati forniti dal rappresentante del Governo nel suo intervento introduttivo, trasformando così, di fatto, la risoluzione in esame in un atto di indirizzo attribuibile a tutta la Commissione.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva all’unanimità la risoluzione Boffa n. 7-00003, nel testo riformulato, che assume il numero 8-00001 (*vedi allegato 1*).

**La seduta termina alle 15.05.**

#### INTERROGAZIONI

*Giovedì 26 giugno 2008. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Mario Mantovani.*

**La seduta comincia alle 15.05.**

**5-00021 Lovelli: Situazione degli interventi infrastrutturali sulle tratte ferroviarie Genova-Milano e Genova-Torino.**

**5-00036 Lovelli: Riutilizzo dello scalo ferroviario di Novi Ligure-San Bovo.**

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il rappresentante del Governo ha comunicato che risponderà congiuntamente alle due interrogazioni in titolo, vertendo le stesse sulla medesima materia.

Il sottosegretario Mario MANTOVANI risponde congiuntamente alle interrogazioni in titolo, nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Mario LOVELLI (PD), replicando, non condivide la scelta del rappresentante del Governo di rispondere congiuntamente alle due interrogazioni di cui è primo firmatario, in quanto non è risultato per nulla chiaro dove si è interrotta la parte di risposta relativa alla questione delle tratte ferroviarie Genova-Milano e Genova-Torino e, quindi, da che punto dell'esposizione sarebbe iniziata la risposta concernente invece la vicenda del riutilizzo dello scalo ferroviario di Novi Ligure-San Bovo. Quanto al merito degli elementi forniti nella risposta, non ritiene che sia condivisibile l'approccio in base al quale gli interventi per il recupero della funzionalità delle linee ferroviarie storiche Genova-Milano e Genova-Torino siano da considerarsi necessariamente connessi al progetto del terzo valico. Del resto, la stessa IX Commissione, in occasione del parere reso sul contratto di programma 2007-2011 tra RFI e ministero delle infrastrutture aveva dato indicazioni chiare in proposito. Si dichiara comunque insoddisfatto sia nel merito che rispetto alle modalità con le quali il Governo ha inteso rispondere alle sue interrogazioni, pur riservandosi di riproporre nuovamente le due questioni, anche eventualmente attraverso la presentazione di appositi atti di indirizzo.

**5-00040 Caparini: Sviluppo del traffico aereo in partenza dall'aeroporto di Brescia-Montichiari.**

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

Davide CAPARINI (LNP), ringrazia preliminarmente il Governo per i numerosi dettagli forniti nella risposta, anche se questa non va nel senso dell'accoglimento delle richieste contenute nella sua interrogazione. Intende comunque sottolineare l'importanza della provincia di Brescia sotto il profilo della produzione economica e delle potenzialità presenti nell'area, proprio al fine di chiarire come sia quindi indispensabile adottare ogni iniziativa per un deciso sviluppo dell'aeroporto di Montichiari, al quale è stato assegnato un ruolo strategico anche nell'ambito della programmazione dei trasporti della regione Lombardia. Invita pertanto il Governo a tenere conto di tali considerazioni e a farsi carico dell'impegno di favorire l'ulteriore sviluppo della mobilità aerea da e verso la città di Brescia.

**5-00108 Barbareschi: Iniziative urgenti per il ripristino dei collegamenti della Ustica Lines con le Isole Eolie.**

Il sottosegretario Mario MANTOVANI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Luca Giorgio BARBARESCHI (PdL) ringrazia preliminarmente il Governo per la tempestiva ed esaustiva risposta, nella quale, come temeva, è stata riconosciuta l'autonomia delle scelte adottate dalla regione Sicilia in materia di collegamenti marittimi con le isole. Intende tuttavia cogliere l'occasione per evidenziare che sullo svolgimento delle gare per l'assegnazione delle tratte marittime in oggetto pesano forti dubbi, se non ipotesi di dolo o malversazione. A suo avviso, infatti, coloro che hanno gestito le predette procedure amministrative possono avere delle

cointeressenze con alcune realtà operanti nel settore marittimo. Ritiene inoltre che non si possa parlare propriamente di imprenditorialità del settore, dal momento che le sovvenzioni coprono una percentuale altissima dei costi gestionali, tali da rendere in pratica pubbliche le linee di collegamenti. L'assenza di strategia rende inoltre particolarmente problematica la competitività nel settore turistico a livello europeo delle isole Eolie, considerate tra le più belle d'Europa, tanto da facilitare località mediterranee concorrenti quali quelle spagnole o tunisine. A tal proposito, fa ancora notare come la limitata funzionalità dei collegamenti costringa a concentrare la stagione turistica in periodi limitati, con conseguenze sulla levitazione dei costi e quindi sulla scelta di mete alternative più convenienti. Constata infine la forte presenza sulle isole di investimenti esteri, di cui solo in piccola parte beneficiano gli abitanti, costretti di conseguenza a lasciare la loro terra d'origine.

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

**La seduta termina alle 15.35.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Giovedì 26 giugno 2008. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Mario Mantovani.*

**La seduta comincia alle 15.35.**

**Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2009-2013.**

**Doc. LVII, n. 1.**

(Parere alla V Commissione).

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che, a seguito delle decisioni assunte dalla Conferenza dei presidenti di gruppo nella riunione di martedì 24 giugno 2008, la Commissione era stata chiamata ad esprimere il prescritto parere sul Documento di programmazione economico-finanziaria entro la seduta di martedì 1° luglio 2008. Gli risulta tuttavia che, tenuto anche conto della circostanza che l'allegato relativo al programma delle infrastrutture strategiche non risulta ancora approvato dal CIPE, la stessa Conferenza dei presidenti di gruppo, testé riunitasi, avrebbe prorogato a mercoledì 2 luglio 2008 il termine per l'espressione del parere alla V Commissione (Bilancio).

Preannuncia quindi che il deputato Moffa nella seduta odierna si limiterà ad introdurre le tematiche di competenza della Commissione contenute nel DPEF, riservandosi comunque di integrare tale relazione nella prossima seduta di martedì 1° luglio, con particolare riferimento all'allegato relativo al programma delle infrastrutture strategiche, che dovrebbe essere portato all'esame del CIPE nella seduta di domani.

Silvano MOFFA (PdL), *relatore*, fa presente che, sul piano generale, il DPEF in esame, avendo una durata più ampia dei precedenti, delinea un quadro programmatico che favorisce l'adozione di interventi volti, da un lato, a consentire all'Italia di rispettare gli impegni assunti in sede europea e, dall'altro, ad avviare le condizioni per una ripresa della crescita dell'economia nazionale. Tutto ciò, naturalmente, alla luce dei vincoli derivanti dalla situazione dell'economia globale, che è affetta da rischi connessi al rallentamento della crescita negli Stati Uniti, al persistere dell'incertezza circa la durata dell'attuale crisi finanziaria e, non ultimo, al progressivo aumento dei prezzi del petrolio e dei prodotti alimentari. Quanto poi alle materie di interesse della IX Commissione, nell'ambito degli interventi per lo sviluppo figura il rafforzamento delle azioni in favore del Fondo per le aree sottoutilizzate, con particolare riguardo a infrastrut-

ture, servizi di trasporto, sicurezza, tutela ambientale, trattamento dei rifiuti e internazionalizzazione delle imprese. Fra gli altri interventi elencati in questa sezione del Documento, va inoltre segnalato quello che riguarda il sostegno allo sviluppo delle nuove reti di comunicazione, finalizzato a realizzare il programma di adozione delle infrastrutture di comunicazione a banda larga. Nella parte conclusiva del DPEF vi è poi il paragrafo dedicato alle privatizzazioni, un processo che ha incontrato negli anni scorsi notevoli difficoltà di prosecuzione. In proposito, il Governo intende, da un lato, mantenere il controllo delle quote azionarie che il ministero dell'economia e delle finanze detiene in aziende operanti in settori strategici quali gas, energia elettrica, militare, alta tecnologia, e questo, naturalmente, anche alla luce della difficile situazione dei mercati internazionali relativi a tali comparti. D'altra parte, viene confermata l'intenzione di accelerare le procedure di dismissione in altri settori, anche al fine di favorire politiche di incisiva riduzione del debito pubblico. In tal senso, si attribuisce importanza prioritaria alla privatizzazione di Alitalia S.p.a. secondo i criteri e le modalità recentemente definiti con l'approvazione del decreto-legge n. 80 del 2008. In una seconda fase, non si esclude di poter intervenire nel senso della privatizzazione anche per Poste italiane e per il Poligrafico dello Stato. Per quanto attiene le società controllate in via indiretta, il Documento conferma l'intenzione di procedere in tempi brevi al disimpegno nei riguardi di Fincantieri e Tirrenia. Per Fincantieri, si prevede di un collocamento sul mercato di una quota del capitale, per consentire alla società di reperire risorse

finanziarie idonee al rafforzamento strategico e all'ammodernamento e sviluppo dei cantieri. Per Tirrenia, si intende dare attuazione al processo di privatizzazione prefigurato dalla legge finanziaria per il 2007. A tale proposito, va segnalato che l'articolo 57 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, recante « Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria » (C. 1386), prevede appunto norme in materia di cessione alle regioni delle quote detenute da Tirrenia nelle società di navigazione Caremar e Toremar. Da ultimo, come già ricordato dal presidente della Commissione, segnala che sarà allegato al Documento in esame anche il programma delle infrastrutture strategiche. Si riserva pertanto di procedere, all'inizio della seduta di martedì 1° luglio, ad una integrazione della sua relazione introduttiva.

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

**La seduta termina alle 15.50.**

#### AVVERTENZA

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

#### AUDIZIONI

*Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, sulle linee programmatiche del suo dicastero, per le parti di competenza.*

## ALLEGATO 1

**7-00003 Boffa: Indirizzi per la realizzazione della linea ferroviaria ad alta capacità Napoli-Bari.****NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,  
premessò che:

il Piano generale dei Trasporti e della Logistica «PGTL», approvato dal CIPE nel 2001, detta le linee guida per l'organizzazione e la programmazione del sistema dei trasporti e individua il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), inteso come insieme integrato di infrastrutture di interesse nazionale, che costituiscono la struttura portante del sistema italiano di mobilità delle persone e delle merci, con la funzione strategica di assicurare i collegamenti tra le grandi aree del Paese e verso i Paesi esteri;

tra le strategie di carattere generale perseguite nello sviluppo dello SNIT, particolare rilievo viene assegnato all'adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali dei due corridoi longitudinali, tirrenico ed adriatico, e al rafforzamento delle maglie trasversali appenniniche;

le regioni Campania e Puglia sono rispettivamente interessate dalla direttrice longitudinale tirrenica e dalla direttrice longitudinale adriatica e che, per quanto attiene l'integrazione dei due corridoi mediante direttrici trasversali, il PGTL propone l'intervento di completamento del raddoppio della direttrice Napoli-Bari;

il suddetto PGTL definisce l'Alta Velocità un nuovo sistema integrato in grado di sostenere l'aumento di traffico previsto (Alta Capacità) e di interconnettersi con le linee regionali e locali, e che rappresenta occasione per il rilancio del trasporto ferroviario;

il 27 luglio 2006, a Roma, presso la sede delle Ferrovie dello Stato, è stato firmato il protocollo d'intesa tra i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, i Presidenti delle Regioni Campania e Puglia, i vertici delle Ferrovie dello Stato e della Società RFI (Rete Ferroviaria Italiana), per la riqualificazione e il potenziamento della linea ad Alta capacità ferroviaria Napoli-Bari;

attualmente il collegamento ferroviario tra Tirreno e Adriatico, inteso come itinerario tra i capoluoghi delle regioni Campania e Puglia, non è continuo, ma presenta una discontinuità con una rottura di carico nella stazione di Caserta ed una inversione di marcia nella stazione di Foggia;

conseguentemente, il tempo medio di percorrenza sulla tratta ferroviaria Napoli-Bari è pari a circa tre ore e quaranta minuti;

dall'analisi dello scenario internazionale emerge il rilevante ruolo del Mezzogiorno rispetto alle restanti aree del Paese, soprattutto in relazione alla sua posizione geografica strategica al centro del Mediterraneo che suggerisce l'obiettivo di proporsi come *gate* commerciale per i flussi del Mediterraneo;

una maggiore qualità dei servizi di trasporto ed il recupero del divario infrastrutturale del Mezzogiorno rappresentano una pre-condizione essenziale per lo sviluppo economico dell'area, con ricadute positive per l'intero Paese, ancor di più nell'ambito del mutato scenario interna-

zionale che fa prevedere una significativa crescita del ruolo del Mediterraneo nei prossimi decenni;

il collegamento ferroviario Napoli-Bari può favorire l'integrazione delle reti TEN, mettendo in connessione il corridoio I Berlino-Palermo (di cui la linea AV/AC Milano-Napoli ed in particolare la tratta AV/AC Roma-Napoli sono parte) con il corridoio VIII Bari-Sofia;

il Mezzogiorno delle aree interne, con l'Alta Capacità Napoli-Bari, diventerà dunque ponte di collegamento tra il Corridoio I e il Corridoio VIII e nodo di logistica e di interscambio per tutto il sistema macroregionale con straordinarie opportunità di sviluppo per tutte le aree interne circostanti;

l'opera, a differenza di quelle pur importanti realizzate nel Mezzogiorno nei decenni passati, è infatti pensata come asse di connessione Est-Ovest;

l'asse Est-Ovest, incrociando la dorsale tirrenica Nord-Sud, proietterà milioni di persone e tonnellate di merci lungo l'Alta Velocità Napoli-Roma Milano-Torino;

anche RFI, nell'ambito del proprio piano di sviluppo degli itinerari fondamentali del Mezzogiorno, considera la riqualificazione e lo sviluppo della relazione trasportistica Roma-Napoli-Bari quale chiusura meridionale della maglia ferroviaria europea;

tale infrastruttura consentirà la creazione di un « tripolo » Roma-Napoli-Bari costituente uno dei sistemi metropolitani più grandi d'Europa;

una volta terminata l'opera, consentirà di aumentare il traffico fino a 15mila passeggeri e fino a 6mila tonnellate di merci al giorno, grazie a 54 treni al giorno, rispetto ai 10 di oggi, sulla Milano-Napoli-Bari e ai 144, rispetto agli attuali 26, sulla tratta Napoli-Benevento-Caserta-Foggia;

il progetto di Alta Capacità, una volta completamente a regime, abatterà

drasticamente i tempi di percorrenza su questa tratta, dimezzandoli. Da Napoli a Bari occorreranno meno di due ore, dalle aree interne si potranno raggiungere le grandi aree metropolitane costiere in meno di sessanta minuti; finalmente il tripolo Roma-Bari-Napoli, la più grande area metropolitana del centro-sud, sarà connessa attraverso una rete moderna ed efficiente;

la realizzazione del progetto sopra menzionato permetterà, quindi, di conseguire i seguenti benefici:

miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza;

riequilibrio della ripartizione modale attraverso il miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico, con effetti benefici in termini di riduzione della congestione, delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e dell'incidentalità;

miglioramento dell'integrazione della rete ferroviaria di Sud-Est con il sistema AV/AC attraverso la stazione di Napoli-Afragola, con conseguente aumento generalizzato dell'offerta del servizio ferroviario nell'intero Mezzogiorno;

la possibilità di istituire collegamenti commerciali diretti Napoli-Bari;

il miglioramento dei servizi interregionali Puglia-Campania;

miglioramento dell'integrazione della tratta ferroviaria con le strutture dedicate all'intermodalità e alla logistica, con conseguente aumento delle quote di trasporto merci su rotaia;

l'opera prevede 146,6 chilometri di linea e 15 stazioni e che alla sua realizzazione si sta procedendo per lotti. In alcuni tratti si interverrà sulla rete attuale, attraverso la riqualificazione e il potenziamento; in altri si costruirà il tracciato *ex novo*;

allo stato alcuni cantieri sono già aperti, mentre le progettazioni saranno completate entro il 2008. L'opera dovrà essere interamente terminata entro il 2020, ma già dal 2009 le prime tratte saranno in funzione;

in data 14 marzo 2007, la Regione Campania ha stabilito di anticipare le risorse necessarie al completamento della progettazione delle tratte legate all'Alta Capacità Napoli-Bari ricadenti in territorio regionale;

nell'Allegato Infrastrutture al Dpef, licenziato in data 29 giugno 2007, il CIPE ed il Consiglio dei Ministri hanno previsto il finanziamento integrale della progettazione e di alcune tratte già dotate di progettazione, tratte che si aggiungono a quelle già finanziate con il Contratto di Programma RFI;

la riqualificazione dell'itinerario comprende:

gli interventi di raddoppio della tratta compresa tra Vitulano e Apice che sono stati realizzati e sono attualmente in esercizio;

gli interventi sulle linea Cancellone-Napoli: con un costo di 670 milioni di euro, inserito in contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, nella tabella A3 « opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale ». Lo sviluppo progettuale ad oggi eseguito ha evidenziato un maggiore costo rispetto a quanto originariamente previsto;

la velocizzazione/raddoppio Cancellone-Benevento e « bretella di Foggia » per il collegamento diretto Cervaro-Bari: con un costo di 1.490 milioni di euro inseriti in contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, rispettivamente, nella tabella A3 « opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale » per un importo di 391 milioni di euro destinati alla progettazione e in tabella B3 « opere prioritarie da avviare per lo sviluppo infrastrutturale

della rete convenzionale » per un importo di 1.099 milioni di euro destinati alla realizzazione dell'opera;

nuova linea Apice-Orsara: con un costo di 2.210 milioni di euro, inserito in contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, rispettivamente, nella tabella A4 « opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità » per un importo di 297 milioni di euro destinati alla progettazione e in tabella B4 « opere prioritarie da avviare per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità », per un importo di 1.913 milioni di euro destinati alla realizzazione dell'opera;

raddoppio in variante Orsara-Bovino-Cervaro: con un costo di 550 milioni di euro, interamente finanziati, inserito in contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, nella tabella A4 « opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità », esclusa nell'arco di piano la tratta Orsara-Bovino inserita in tabella C4 « altre opere da avviare per lo sviluppo infrastrutturale alta capacità », ai fini di una corretta imputazione di cassa;

nell'accordo del 27 febbraio 2007, sottoscritto dal Ministro per le infrastrutture ed il Presidente della Regione Campania, il finanziamento della variante alla linea Cancellone-Napoli, per l'importo di 480 milioni di euro, è proposto a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR e 103 milioni di euro a carico del Contratto di Programma RFI 2007-2011. Il finanziamento della variante Cancellone-Telesse nel comune di Maddaloni per la sua integrazione con la linea AV/AC, per un importo di 1.099,17 milioni di euro è proposto a carico dei programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR nonché attraverso iniziative di *project financing*;

il costo complessivo previsto è di circa 5 miliardi di euro, di cui circa 1,5 (1.442) già finanziati e 3 miliardi e mezzo ancora da finanziare;

nello specifico: per la tratta Napoli (Afragola)-Cancello sono disponibili 595 milioni di euro su un totale previsto di 670 milioni di euro; per la Cancello-Benevento il cui costo previsto è di 970 milioni di euro, sono disponibili solo i fondi per la progettazione preliminare; per la Apice-Orsara sono disponibili 297 milioni di euro su un totale di 2.010 milioni di euro; la Cervaro-Bovino è interamente finanziata con 550 milioni di euro; ancora da finanziare i 520 milioni di euro per la bretella di Foggia,

impegna il Governo:

a confermare le scelte assunte con il Dpef 2008-2011 e nel relativo Allegato Infrastrutture concernenti la realizzazione della tratta AC Napoli-Bari, secondo i seguenti indirizzi:

*a)* conferma di una esplicita e ferma opzione ferroviaria, che deve portare ad un riequilibrio tra le scelte modali gomma-ferro, sottolineato che tale opzione non potrà risolversi solo nella realizzazione di infrastrutture ma dovrà estendersi ad innovazioni normative e tariffarie riguardanti il trasporto di merci atte ad incentivare l'uso della ferrovia, in assenza delle quali non ci si potrà attendere risultati apprezzabili;

*b)* esercizio di tutte le iniziative nei confronti dei competenti organismi del-

l'Unione europea perché si definisca e si renda operativa la cosiddetta normativa « Eurovignette », che ha indicato le linee guida sul riequilibrio modale per tutti i governi;

*c)* riconferma del carattere prioritario dell'opera di potenziamento della tratta ad Alta Capacità ferroviaria Napoli-Bari, come intervento strategico per il Mezzogiorno d'Italia e per lo sviluppo del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti del Paese (SNIT);

*d)* impegno nel reperimento delle risorse necessarie a completare il finanziamento dell'opera, in regime di addizionalità delle risorse FAS (Fondo Aree Sottoutilizzate), dei Fondi europei del Programma Operativo Nazionale (PON), dei fondi ordinari nazionali e dei fondi dei programmi europei regionali (POR), oltre che delle risorse attribuite ad RFI dal Contratto di Programma;

*e)* impegno nel reperimento di adeguate risorse per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile, al fine di massimizzare l'efficacia degli interventi infrastrutturali attivati sul corridoio.

(8-00001) « Boffa, Iannuzzi, Martella, Bordo, Grassi, Picierno, Graziano, Bonavitacola, Meta, Realacci, Bocci, Nicolais, Mossella, Mario Pepe (Pd), Vico ».

## ALLEGATO 2

**5-00021 Lovelli: Situazione degli interventi infrastrutturali sulle tratte ferroviarie Genova-Milano e Genova-Torino.****5-00036 Lovelli: Riutilizzo dello scalo ferroviario di Novi Ligure-San Bovo.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Il collegamento ferroviario da Genova verso il Piemonte e la Lombardia consiste in una nuova linea a doppio binario che, partendo dal nodo di Genova e sviluppandosi sulle due direttrici Genova-Milano e Alessandria-Torino, si innesta sulle esistenti linee di collegamento Milano-Torino.

L'intervento assume le caratteristiche di un nuovo corridoio infrastrutturale che si integra con il sistema attuale con l'obiettivo di potenziare i traffici e migliorare i collegamenti con il nord Europa.

Per quanto riguarda il nuovo Valico dei Giovi (cosiddetto « Terzo Valico »), ad oggi il progetto definitivo è stato approvato dal CIPE il 29 marzo 2006 e la relativa delibera, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* il 25 agosto 2006, ha fissato in 4.962 milioni di euro il valore dell'opera.

A tutto il 2006 sono stati contabilizzati circa 2.223 milioni di euro nell'ambito dei finanziamenti regolati dal Contratto di programma 2007-2011 (Tabella B04 « opere prioritarie da avviare ») sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana-RFI.

La nuova infrastruttura presenterà importanti ricadute in termini di miglioramento dei tempi di percorrenza ed incremento della capacità delle linee del corridoio Genova-Torino/Milano-Centro Europa.

In tal senso, oltre alla vera e propria nuova tratta di valico, sono di grande rilievo gli interventi collegati a quest'ultima, finalizzati all'integrazione, da un lato, con gli impianti liguri (nodo di Ge-

nova e linee ferroviarie litoranee ad esso afferenti) e, dall'altro, con la rete ferroviaria padana, al fine connettere i diversi corridoi transalpini.

A tal riguardo, per quanto concerne il nodo ferroviario di Genova è stato completato il nuovo SCC (Sistema di Comando e Controllo) per dotarlo di più ampie funzioni a servizio della circolazione dei treni; la gestione del controllo del nodo è nel Posto Centrale, ubicato a Genova Teglia.

Gli interventi di potenziamento degli impianti tecnologici sulle linee afferenti al nodo di Genova consentono di accrescere la capacità della rete nel suo complesso a supporto dei previsti incrementi della domanda di traffico, di migliorare la regolarità della circolazione dei treni e di accrescere l'indice di sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Per quanto concerne le connessioni infrastrutturali lato Nord del Terzo Valico dei Giovi è previsto, tra l'altro, il ramo di collegamento su Tortona a doppio binario, che di fatto andrà a costituire buona parte del raddoppio della linea Novi Ligure-Tortona.

Infatti, in base al progetto definitivo approvato dal CIPE tale linea si innesterà poco prima di Rivalta Scrivia, realizzando il raddoppio della linea attuale fino a Tortona, mentre resterà a semplice binario solamente una breve tratta ricompresa tra le stazioni di Pozzolo Formigaro e Rivalta Scrivia, che potrà essere specializzata per il traffico viaggiatori e presenterà quindi ampi margini di capacità rispetto al traffico dei treni circolanti.

Inoltre, nell'ambito dell'incremento dei traffici ferroviari merci e viaggiatori tra il Piemonte, la Liguria e la Lombardia, è riconosciuta dal Gestore dell'Infrastruttura la notevole valenza per l'intervento di quadruplicamento della linea Tortona-Voghera, appartenente alla categoria fondamentale della rete nazionale. Il progetto in corso d'elaborazione prevede il quadruplicamento della linea, con tracciato prevalente in affiancamento ai binari esistenti.

Considerato il valore strategico-funzionale di quest'ultimo intervento, per esso sono in atto tutte le procedure consentite per giungere all'autorizzazione del finanziamento delle opere programmate.

Per ciò che riguarda l'*hub* di Alessandria e l'Interporto di Rivalta Scrivia, Ferrovie dello Stato SpA ha ribadito di riconoscere la loro importanza ai fini dello sviluppo del traffico ferroviario delle merci.

La pianificazione generale relativa allo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci nel territorio dell'Alessandrino prevede di raggiungere i seguenti obiettivi: incremento del traffico ferroviario merci e riequilibrio tra i modi di trasporto; razionalizzazione e potenziamento dell'uso delle infrastrutture e miglioramento dell'integrazione tra diverse modalità di trasporto ed eliminazione delle strozzature e decongestionamento dei grandi assi tramite corridoi multimodali.

In un tale quadro complessivo di sistema pianificatorio si inserisce la sottoscrizione, anche da parte di RFI, del Protocollo d'Intesa (tra le Regioni Liguria e Piemonte, le Province di Alessandria, Genova e Savona, i Comuni di Alessandria e di Genova, le FS SpA, le Autorità Portuali di Genova e di Savona, la SLALA Srl, Confindustria Liguria e Piemonte) per la «realizzazione e la gestione dell'*hub* di Alessandria Smistamento e dei relativi interventi sulla viabilità d'accesso» avvenuta il 15 maggio 2008.

Elemento fondamentale dell'accordo è il ruolo assegnato all'*hub* a supporto delle attività del sistema dei Porti di Genova e di Savona e più in generale della portualità ligure, con uno specifico indirizzo per

le tipiche funzioni di Centro Intermodale, Gateway e Retroporto e di terminal per il trasporto combinato verso le direttrici europee di unità intermodali di provenienza marittima.

In questo contesto l'attuale impianto merci di Novi San Bovo, inserito lungo la direttrice ferroviaria Alessandria-Genova e la diramazione per Tortona-Voghera, rientra nelle strategie generali del trasporto merci del Gruppo FS ed è chiamato a svolgere funzioni complementari e integrate con quelle di Alessandria Smistamento.

Sulla base dello sviluppo dei traffici nell'area in questione potranno essere analizzate ipotesi di rifunzionalizzazione degli aspetti impiantistici e tecnologici delle aree dello scalo di Novi San Bovo, integrate da soluzioni di migliore accessibilità viabilistica per superare le attuali criticità esistenti.

Per quanto attiene quindi alla progettazione delle opere per la permeabilità della linea storica Torino-Genova, nell'ambito della realizzazione del Terzo valico dei Giovi, Ferrovie dello Stato ha fatto conoscere che la progettazione preliminare di dette opere è stata oggetto di due accordi procedurali siglati con la Provincia di Alessandria e, rispettivamente, con i Comuni di Serravalle Scrivia e Novi Ligure.

L'impegno assunto da RFI con detti Accordi è limitato alla progettazione preliminare delle opere previste dagli stessi accordi, consistenti essenzialmente in sistemazioni di viabilità, allungamento di sottopassi esistenti ovvero realizzazione di nuovi sottopassi, risistemazione e riqualificazione di impianti esistenti.

Le finalità dell'intervento e le risorse finanziarie a riferimento sono state chiaramente indicati negli accordi, in particolare:

all'articolo 2 « Oggetto dell'Accordo », le opere risultano inserite nel « ... contesto della realizzazione del Terzo Valico ... »;

all'articolo 3 « Impegni tra le parti », l'impegno di RFI ad avviare l'attività di progettazione preliminare degli interventi

di cui all'Accordo « entro dieci giorni dalla delibera di approvazione della tratta AV/AC Terzo Valico da parte del CIPE ».

La delibera di approvazione della progettazione definitiva del Terzo valico dei Giovi è stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 25 agosto 2006.

Successivamente, con l'articolo 13, comma 8-*quinquiesdecies* del decreto-legge n. 7 del 2007, convertito in legge del 2 aprile 2007, n. 40, sono state revocate le concessioni rilasciate alla TAV SpA dall'Ente Ferrovie dello Stato il 7 agosto 1991. Conseguentemente sono state revocate le convenzioni con i *General Contractor* per le tratte AV/AC non ancora in corso di realizzazione. Di fatto ciò ha comportato anche la sospensione delle attività sul progetto del Terzo Valico dei Giovi, nell'ambito del quale è inclusa la realizzazione delle opere in questione.

Tuttavia, al fine di far ripartire i progetti e le opere relative a infrastrutture ferroviarie strategiche inserite in corridoi transnazionali nonché per corrispondere alla Ordinanza del TAR del Lazio n. 880 del 2007 che censurava per l'appunto l'articolo 13 del decreto-legge succitato, rimettendo alla Corte di Giustizia dell'Unione europea la decisione sulla compatibilità della norma nazionale rispetto all'ordinamento comunitario, il Governo, con l'articolo 12 del decreto-legge sulla manovra economica, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* di ieri 25 giugno, ha abrogato gli effetti dell'articolo 13 del decreto-legge n. 7 del 2007 disponendo la continuazione, senza soluzione di continuità, dei rapporti convenzionali stipulati da TAV SpA in data 15 ottobre 1991 e 16 marzo 1992 disponendone, con RFI SpA.

Su tale base il Contratto di Programma 2007-2001 prevede in tabella D « Opere a completamento del Piano » sia la realizzazione del Terzo valico dei Giovi, per un costo valutato 5.060 M euro, che la progettazione delle opere per la permeabilità della Linea Storica Torino-Genova, nel-

l'ambito della realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, per un costo valutato 3 M euro.

Pertanto, si ritiene sia opportuno avviare le attività progettuali di dette opere, solo a valle dell'effettivo finanziamento del nuovo Valico nel cui ambito, si ribadisce, sono previste le risorse per la realizzazione di tali interventi che vengono a prefigurarsi come opere compensative.

Per quanto concerne i collegamenti ferroviari sulle direttrici Genova-Milano e Genova-Torino interessanti le stazioni di Novi Ligure e Tortona, si fa presente che trattasi di collegamenti a carattere regionale e che, quindi, la relativa programmazione è di competenza delle singole Regioni e sono regolati da specifici Contratti di Servizio nell'ambito dei quali vengono stabiliti, fra l'altro, il volume e la tipologia dei collegamenti da effettuare (tenendo conto – comunque – dei vincoli infrastrutturali e di circolazione esistenti), sulla base delle risorse economiche rese disponibili.

Relativamente, invece, ai collegamenti di media e lunga percorrenza – quali i treni Intercity, citati dall'interrogante – va considerato che l'attuale tracciatura di tali treni sulle due direttrici interessate non consente l'inserimento di ulteriori fermate, per evitare criticità nella regolarità della circolazione.

Peraltro, è in atto un programma di riorganizzazione dei servizi ferroviari di media e lunga percorrenza, con l'obiettivo, tra l'altro, di pervenire ad una più marcata differenziazione dei diversi prodotti, per cui i treni Eurostar devono svolgere la funzione di collegamenti veloci tra i grandi nodi metropolitani e gli Intercity devono assicurare i collegamenti tra i centri di dimensioni intermedie, con caratteristiche differenti di servizio in termini di capillarità e tempi di percorrenza, demandando la mobilità di corto raggio ai servizi di Trasporto Regionale.

Nell'ambito di tale programma, è prevista prossimamente una revisione complessiva del sistema delle fermate.

## ALLEGATO 3

**5-00040 Caparini: Sviluppo del traffico aereo in partenza dall'aeroporto di Brescia-Montichiari.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito alla questione evidenziata dagli onorevoli interroganti, l'Ente nazionale per l'aviazione civile – ENAC sentite l'associazione Assoclearance nonché la Direzione aeroportuale di Fiumicino, ha fornito le seguenti informazioni.

Le richieste di *slot* presentate dalla società Air Bee ad Assoclearance sono state valutate ed analizzate in una serie di almeno cinque incontri, tenuti dall'associazione e da rappresentanti ENAC.

Le stesse non sono state accolte in quanto, così come presentate, sono risultate eccedenti la capacità oraria dell'aeroporto di Fiumicino.

La suddetta capacità oraria, ossia il numero di arrivi e partenze sostenibile dalle strutture aeroportuali, è stata fissata dall'ENAC e ribadita recentemente mediante l'emissione di una specifica ordinanza della Direzione aeroportuale.

Con detta ordinanza si fa divieto all'ENAV – Ente Nazionale di Assistenza al Volo di accettare piani di volo che non rispettino gli orari assegnati da Assoclearance nel quadro della capacità stabilita.

Nell'arco orario desiderato e richiesto dalla società Air Bee l'aeroporto risulta già saturo per gli arrivi e l'orario attualmente assegnato al vettore risulta ottimale rispetto ai vincoli esistenti.

Si deve inoltre evidenziare che per le medesime fasce orarie esistono richieste presentate da altri vettori precedentemente alla stessa compagnia Air Bee; sulla base della normativa che disciplina la materia degli *slots*, tali richieste godono di un diritto di precedenza e dovrebbero essere valutate e riscontate prima di procedere ad una accettazione delle istanze di Air Bee SpA, che, si ribadisce, al momento non possono essere accolte per le motivazioni esposte.

## ALLEGATO 4

**5-00108 Barbareschi: Iniziative urgenti per il ripristino dei collegamenti della Ustica Lines con le Isole Eolie.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La questione dei finanziamenti deliberati dalla Giunta della Regione Sicilia per potenziare, con servizi integrativi, i collegamenti marittimi tra la Sicilia e le isole minori siciliane, tra cui le isole Eolie, con affidamento di tali servizi a società armatoriali diverse da quelle convenzionate con lo Stato, rientra, si deve ricordare, tra le materie di competenza regionale.

In tema di collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori, lo Stato centrale assicura la continuità territoriale attraverso il servizio espletato dalle società del Gruppo Tirrenia in forza di una convenzione stipulata ai sensi delle leggi n. 684 del 1974, n. 856 del 1986 e n. 160 del 1989.

La società che gestisce i collegamenti marittimi interni alla Sicilia è la Siremar SpA che assicura una griglia di collegamenti tale da assicurare la mobilità dei cittadini siciliani con tutte le isole minori.

La Regione siciliana, in forza dello Statuto speciale e delle leggi regionali, ogni anno, con l'utilizzo di risorse regionali, mette a gara dei servizi di collegamento marittimi ad integrazione di quelli svolti dalla Siremar per meglio tutelare le esigenze di mobilità della regione.

Giova ricordare che l'articolo 57 del decreto-legge di recente approvazione recante misure per la manovra economica prevede che, su richiesta delle Regioni interessate, l'intera partecipazione detenuta dalla società Tirrenia di navigazione

SpA nella società Siremar sia trasferita, a titolo gratuito, alla Regione Sicilia.

L'Assessorato ai trasporti della Regione Sicilia, ha fatto conoscere che, dopo una complessa istruttoria di rivisitazione e di confronto con i sindaci delle isole interessate, in data 4 aprile 2008 ha approvato il provvedimento di individuazione delle Unità di rete e l'insieme di tutte le linee ad esse asservite ritenute essenziali ad assicurare il diritto alla mobilità dei cittadini e la continuità territoriale.

Attesto che la disponibilità delle somme nel Bilancio di previsione della Regione Sicilia per l'esercizio finanziario in corso non era sufficiente a garantire l'attuazione dell'intero Piano dei trasporti marittimi, l'Amministrazione regionale ha assunto la determinazione di procedere all'indizione delle gare limitatamente a quelle Unità di rete a più denso traffico ed a quelle linee ritenute quali servizi minimi essenziali.

A causa dello scioglimento anticipato dell'Assemblea regionale, non è stato possibile adottare la legge di assestamento di bilancio per l'anno 2008 e, stante l'urgenza di procedere all'indizione delle gare in questione, l'Assessorato regionale emanava i bandi di gara per l'affidamento dei servizi di collegamento i cui contratti erano in scadenza che venivano quindi pubblicati in data 17 aprile 2008.

Nelle more della celebrazione delle gare, fissate per il 10 giugno scorso, ed al fine di assicurare la continuità terri-

toriale con le isole minori, le società armatrici N.G.I. e Ustica Lines venivano invitate a proseguire fino al 30 giugno 2008 il rapporto negoziale all'epoca instaurato.

A seguito della celebrazione della gare in argomento, in data 10 giugno veniva aggiudicato il servizio di collegamento con le Isole Eolie mediante nave ro-ro.

Per quanto concerne invece i collegamenti con le Isole Egadi e le Isole Eolie mediante mezzi veloci, la gara andava deserta per mancanza di offerte ammissibili.

Sono attualmente al vaglio della Regione Sicilia tutte le iniziative tese a garantire la continuità territoriale ed il diritto alla mobilità delle popolazioni interessate.