IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 154

ATTI DEL GOVERNO:

Variazione nella composizione della Commissione 154

Schema di decreto legislativo recante attuazione delle direttive 2008/57/CE e 2009/131/CE in materia di interoperabilità del sistema ferroviario comunitario. Atto n. 234 *(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio)* 154

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/63/CE della Commissione, del 20 giugno 2008, relativa alla concorrenza sui mercati delle apparecchiature terminali di telecomunicazioni. Atto n. 238 *(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio)* 156

INTERROGAZIONI:

5-03202 Misiti: Tempi di realizzazione delle infrastrutture al servizio dell'aeroporto Sant'Anna di Crotone 157

ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta) 161

5-03234 Lo Presti: Mancata erogazione alle aziende di trasporto operanti nelle regioni Friuli Venezia-Giulia e Sicilia del contributo statale a copertura dei maggiori oneri derivanti dall'applicazione dei rinnovi contrattuali, relativo agli esercizi 2008 e 2009 158

ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta) 162

5-03282 Zazzera: Disagi conseguenti all'assenza del servizio Eurostar nelle tratte ferroviarie che servono la regione Puglia 158

ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta) 163

5-03295 Trappolino: Futuri sviluppi dell'aeroporto internazionale Sant'Egidio di Perugia .. 159

ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta) 164

5-03321 Laratta: Disservizi ferroviari nelle stazioni di Cosenza e di Paola (Cosenza) e scarsa puntualità nel servizio di trasporto passeggeri da Cosenza verso Paola 159

ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta) 165

5-03331 Biasotti: Disagi per le imprese nazionali conseguenti alle decisioni assunte da Ferrovie dello Stato in ordine al trasporto ferroviario di merci pericolose 160

ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta) 167

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Mercoledì 15 settembre 2010.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.35 alle 14.55.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 15 settembre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Mario Mantovani.

La seduta comincia alle 14.55.

Variazione nella composizione della Commissione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il deputato Denis Verdini, appartenente al gruppo Popolo della Libertà, ha cessato di far parte della Commissione.

Schema di decreto legislativo recante attuazione delle direttive 2008/57/CE e 2009/131/CE in materia di interoperabilità del sistema ferroviario comunitario.
Atto n. 234.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 29 luglio 2010.

Marco DESIDERATI (LNP), *relatore*, avverte che lo schema di decreto in esame, emanato in base alla delega di cui all'articolo della legge n. 88 del 2009 (legge comunitaria 2008), reca attuazione della direttiva 2008/57/CE, con la quale si provvede a unificare ed aggiornare la normativa in materia di interoperabilità ferroviaria, dettata per il sistema ferroviario alta velocità dalla direttiva 96/498/CE e per il sistema ferroviario convenzionale dalla direttiva 2001/16/CE, entrambe modificate dalla direttiva 2004/50/CE. Fa presente che tale ultima direttiva è stata recepita con il decreto legislativo n. 163 del 2007, che viene ora abrogato dallo schema di decreto in esame.

Osserva che la direttiva avrebbe dovuto essere recepita entro il 29 luglio 2010; tuttavia, poiché il termine di quaranta giorni per il parere parlamentare scade successivamente alla predetta data, in applicazione dell'articolo 1, comma 3, della legge comunitaria 2008, il termine di recepimento risulta prorogato di novanta giorni.

Rileva che la direttiva 2004/50/CE – che compone insieme ad altre due direttive (2004/49/CE e 2004/51/CE) il cosiddetto « secondo pacchetto ferroviario » – ha introdotto modifiche alla direttiva 96/48/CE, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, e alla direttiva 2001/16/CE, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, anche in relazione all'istituzione dell'Agenzia ferroviaria europea, disposta con il regolamento n. 2004/881/CE. La direttiva ha affidato all'Agenzia il compito di elaborare, su mandato della Commissione, qualsiasi progetto di adozione o revisione delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e ha inoltre previsto l'estensione dell'ambito di applicazione geografico della direttiva 2001/16/CE, al fine di realizzare l'interoperabilità dell'intera rete.

Ricorda che con la direttiva 2008/57/CE vengono ora unificate in un unico strumento normativo le disposizioni concernenti l'interoperabilità, sia con riferimento al sistema convenzionale che a quello dell'alta velocità ferroviaria. Sottolinea che la direttiva mira inoltre a potenziare l'interconnessione delle reti ferroviarie nazionali ed il relativo accesso; a semplificare le procedure e le modalità per la conformità delle componenti di interoperabilità alle specifiche europee; a rendere compatibile il principio della interoperabilità con la sussistenza di sistemi ferroviari nazionali; a consentire agli Stati membri di derogare, in casi particolari, all'applicazione di determinate specifiche

europee; a utilizzare i criteri di interoperabilità anche al fine di incrementare l'intermodalità nel settore merci.

Passando ad una breve illustrazione del contenuto dello schema di decreto in esame, evidenzia che esso si compone di 38 articoli, suddivisi in sette Capi, e contiene in larga parte norme che riproducono quelle già vigenti, e contenute nei diversi atti di recepimento delle direttive sopra citate, nonché alcune disposizioni di carattere innovativo, concernenti le procedure di messa in servizio dei veicoli, il numero europeo del veicolo, e i registri della rete e dei veicoli.

Il Capo I contiene le disposizioni generali. In particolare, l'articolo 1 definisce le finalità del decreto, che detta le condizioni per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario nazionale con quello comunitario; tali condizioni riguardano la progettazione, costruzione, messa in servizio ristrutturazione, manutenzione esercizio del sistema, e le qualifiche professionali e condizioni di salute e sicurezza del personale addetto. Il comma 3 precisa l'ambito di applicazione del provvedimento, che viene esteso a tutto il sistema ferroviario nazionale, con le sole eccezioni di: tram, sistemi metropolitani e sistemi di trasporto leggero su rotaia; reti isolate dal sistema ferroviario e adibite solo a servizi passeggeri locali; infrastrutture private e veicoli utilizzati solo su queste per il trasporto merci; infrastrutture e veicoli ad uso locale, storico o turistico.

L'articolo 2 reca le definizioni, fra le quali si segnala quella relativa alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI), di cui è oggetto ciascun sottosistema al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario. Il Capo II è riservato alle STI; in particolare, l'articolo 4 ne definisce l'oggetto, precisando che ogni sottosistema deve essere conforme alle STI vigenti al momento della messa in servizio. Le STI, ai sensi dell'articolo 5, vengono elaborate e modificate dall'ERA (Agenzia ferroviaria europea) su mandato della Commissione. Il Capo III concerne le componenti di interoperabilità. L'articolo 9 disciplina l'immissione sul mercato di tali componenti, precisando che essi devono consentire di realizzare l'interoperabilità, rispondere ai requisiti essenziali ed essere sottoposti a regolare manutenzione. Secondo l'articolo 10, i componenti devono essere muniti della dichiarazione CE di conformità all'impiego e sottoposti alla procedura di valutazione di conformità all'impiego indicata nella pertinente STI. Per chi immette sul mercato componenti prive di requisiti essenziali, con irregolare dichiarazione CE, o privi della stessa, si prevede la sanzione pecuniaria da 15.000 a 100.000 euro. Il Capo IV riguarda la disciplina e la gestione dei sottosistemi. L'Agenzia per la sicurezza ferroviaria, ai sensi dell'articolo 14, autorizza la messa in servizio dei sottosistemi strutturali solo se costruiti e istallati in modo da soddisfare i requisiti essenziali, e verifica che i sottosistemi rispettino le prescrizioni delle STI in tema di gestione e manutenzione. Il Capo V reca la normativa per la messa in servizio dei veicoli, con criteri di autorizzazione diversi in base alla conformità o meno alle STI. L'articolo 20 attribuisce la competenza in materia all'Agenzia per la sicurezza ferroviaria, la cui decisione viene riconosciuta in tutti gli Stati membri. Restano comunque valide le autorizzazioni rilasciate prima del 29 luglio 2008 in base ad accordi internazionali. L'articolo 25 consente l'autorizzazione di tipi di veicoli; l'Agenzia autorizza un veicolo che sia conforme ad altro già autorizzato in uno Stato membro, sulla base di una dichiarazione di conformità presentata dal richiedente. Il Capo VI riguarda gli organismi notificati, prevedendo all'articolo 27 che sia il Ministero dello sviluppo economico a notificare alla Commissione europea ed agli Stati membri l'elenco degli organismi competenti per la procedura di conformità delle componenti di interoperabilità e per le verifiche dei sottosistemi. L'articolo 30 affida al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di vigilare sulle attività di tali organismi. Il Capo VII detta norme per i registri della rete e dei veicoli. In particolare, l'articolo 32 prevede un sistema di numerazione,

mediante l'assegnazione, al momento dell'autorizzazione al servizio di ciascun veicolo ferroviario, di un « numero europeo del veicolo » (NEV). Il NEV viene indicato nella STI relativa all'esercizio e alla gestione del traffico. L'articolo 33 prevede che l'Agenzia per la sicurezza ferroviaria attribuisca a ciascun veicolo autorizzato al servizio un codice di identificazione alfanumerico, che figura in un apposito registro di immatricolazione nazionale, istituito presso l'Agenzia stessa. L'articolo 36 dispone le abrogazioni connesse alla entrata in vigore del nuovo decreto, mentre l'articolo 37 reca la clausola di invarianza finanziaria.

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

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/63/CE della Commissione, del 20 giugno 2008, relativa alla concorrenza sui mercati delle apparecchiature terminali di telecomunicazioni.
Atto n. 238.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Giacomo TERRANOVA (PdL), *relatore*, avverte che lo schema di decreto legislativo in esame, recante attuazione della direttiva 2008/63/CE, viene emanato ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge n. 88 del 2009 (legge comunitaria 2008). Rileva che, non essendo previsto nella direttiva un termine di recepimento, il decreto deve essere adottato entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore della legge comunitaria , fissato al 29 luglio 2009, e quindi entro il 29 luglio 2010. Osserva che poiché lo schema di decreto è stato trasmesso al Parlamento il 27 luglio 2010, e il termine per l'espressione del parere scade il 6 settembre, trova applicazione la norma di cui all'articolo 1, comma 3, della legge comunitaria 2008, secondo cui, qualora il suddetto termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine di recepimento della direttiva, o successivamente, quest'ultimo è prorogato di novanta giorni.

Sottolinea che la direttiva 2008/63/CE detta norme in materia di concorrenza nei mercati delle apparecchiature terminali di telecomunicazioni (apparecchi telefonici e telefax), con particolare riferimento ai criteri di allacciamento all'interfaccia della rete pubblica di telecomunicazioni. Ricorda che la disciplina nazionale, che viene interamente sostituita con lo schema di decreto, è attualmente dettata dalla legge n. 109 del 1991 e dal decreto ministeriale n. 314 del 1992.

Rileva che alcune disposizioni contenute nella direttiva non formano oggetto dello schema di decreto, in quanto già acquisite nell'ordinamento interno; si tratta delle norme in tema di vigilanza sulla pubblicazione delle specifiche interfaccia di rete da parte degli operatori, già disciplinata dall'articolo 4 del decreto legislativo n. 269 del 2001, di attuazione della direttiva 1999/5/CE riguardante le apparecchiature radio, le apparecchiature terminali di telecomunicazione ed il reciproco riconoscimento della loro conformità, e delle norme stabilite all'articolo 2 della direttiva, che impone agli Stati membri che hanno concesso alle imprese diritti speciali o esclusivi di provvedere alla soppressione di tali diritti.

Evidenzia che risultano invece recepite con il provvedimento le disposizioni relative alla qualificazione tecnica richiesta agli operatori economici per le operazioni di allacciamento ed installazione delle apparecchiature terminali di telecomunicazioni.

Passando ad una sintetica illustrazione del contenuto del provvedimento, fa presente che l'articolo 1, comma 1, dello schema reca le definizioni, riproducendo quelle indicate dall'articolo 1 della direttiva. Il comma 2 stabilisce il diritto degli operatori economici di importare, commercializzare, installare e allacciare le

apparecchiature terminali e le apparecchiature delle stazioni terrestri per i collegamenti via satellite, nonché di provvedere alla relativa manutenzione. Restano ferme le competenze attribuite agli operatori delle reti di comunicazione elettronica per la costruzione e gestione delle interfacce di rete pubblica, e l'obbligo di pubblicazione delle specifiche tecniche delle interfacce stesse, secondo le previsioni di cui all'articolo 4 del citato decreto legislativo n. 269 del 2001.

L'articolo 2, al comma 1, dispone che i lavori di installazione, allacciamento, collaudo e manutenzione delle apparecchiature di cui all'articolo 1, comma 1, numero 1), lettera *a)* – apparecchiature allacciate all'interfaccia di una rete pubblica di telecomunicazioni per trasmettere o ricevere informazioni – devono essere affidati ad imprese abilitate secondo criteri da stabilirsi con il decreto ministeriale di cui al comma 2. Ricorda che tale comma prevede appunto che, entro dodici mesi dalla entrata in vigore del provvedimento in esame, il Ministro dello sviluppo economico deve emanare – ai sensi dell'articolo 17, comma 3, legge n. 400 del 1988 – un decreto con il quale sono definiti: i requisiti di qualificazione tecnico-professionale richiesti alle imprese per essere abilitate all'esercizio delle attività indicate al comma 1, e le relative le modalità di accertamento e di valutazione; le modalità procedurali per il rilascio dell'abilitazione all'allacciamento dei terminali di telecomunicazione all'interfaccia della rete pubblica; i criteri per la costituzione, la pubblicazione e l'aggiornamento dell'elenco delle imprese abilitate; la definizione di caratteristiche e contenuti dell'attestazione che l'impresa rilascia al committente al termine dei lavori; la individuazione dei casi in cui gli utenti possono provvedere autonomamente alle predette attività.

Quanto all'accertamento dei requisiti di qualificazione tecnico-professionali, rileva che la relazione illustrativa sottolinea come tali adempimenti rientrino nell'ambito delle attività istituzionali di competenza degli uffici del Dipartimento per le comunicazioni del Ministero dello sviluppo economico, secondo le previsioni di cui all'articolo 5 del decreto ministeriale 7 maggio 2009, recante Individuazione degli uffici di livello dirigenziale non generale del Ministero dello sviluppo economico.

I commi 3 e 4 dell'articolo 2 prevedono la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 15.000 a euro 150.000 sia per le attività di installazione, allacciamento e manutenzione delle apparecchiature di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *a)*, n. 1), effettuate in assenza del titolo abilitativo previsto, sia per le dichiarazioni, contenute nell'attestazione rilasciata al committente, di cui al comma 2, lettera *e)*, che siano difformi rispetto ai lavori svolti. Le sanzioni vengono applicate a decorrere dalla entrata in vigore del decreto ministeriale di cui al comma 2.

L'articolo 3 reca infine una disposizione abrogativa, specificando peraltro che la normativa vigente (legge n. 109 del 1991 e decreto ministeriale n. 314 del 1992) venga abrogata solo dopo 12 mesi dalla entrata in vigore del decreto legislativo in esame, periodo entro il quale è prevista l'emanazione del decreto ministeriale di attuazione.

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

La seduta termina alle 15.10.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 15 settembre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Mario Mantovani.

La seduta comincia alle 15.10.

5-03202 Misiti: Tempi di realizzazione delle infrastrutture al servizio dell'aeroporto Sant'Anna di Crotone.

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

Aurelio Salvatore MISITI (Misto-MpA-Sud), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta resa, che dà conto delle numerose questioni emerse e prospetta lo stato dell'arte fornendo un quadro complessivo degli interventi. Ritiene che il prolungamento della pista dell'aeroporto Sant'Anna sia un intervento assolutamente indispensabile e debba rispondere anche all'esigenza di adeguamento della pista medesima, la quale è sottoposta a venti molto forti, che condizionano i decolli della e gli atterraggi. Fa presente che dalla risposta emerge il parere negativo reso dal Ministero dell'ambiente sul progetto presentato dalla società di gestione aeroportuale, ma non emergono le motivazioni che hanno indotto all'espressione di tale parere. Osserva quindi che sarebbe opportuno conoscere le ragioni in base alle quali il ministero ha ritenuto di dover esprimere un parere negativo, anche al fine di permettere alla società di gestione aeroportuale di rivedere il progetto. Quanto alla questione dello svincolo stradale al servizio dell'aeroporto Sant'Anna di Crotone, dalla risposta emerge che tale opera è inclusa nell'ambito di un insieme di interventi infrastrutturali per i quali è stata già bandito la gara d'appalto, ma non sono chiari i tempi di realizzazione dell'opera medesima. Si riserva in ogni caso di monitorare le questioni oggetto dell'interrogazione e chiede al rappresentante del Governo di essere informato sugli ulteriori sviluppi.

5-03234 Lo Presti: Mancata erogazione alle aziende di trasporto operanti nelle regioni Friuli Venezia-Giulia e Sicilia del contributo statale a copertura dei maggiori oneri derivanti dall'applicazione dei rinnovi contrattuali, relativo agli esercizi 2008 e 2009.

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

Antonio LO PRESTI (PdL), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta, che apre concrete speranze per le ditte interessate di ricevere le somme oggetto dell'interrogazione. Rileva tuttavia che dalla risposta si evince che la disponibilità sul pertinente capitolo di bilancio è relativa soltanto alle somme relative al biennio 2008-2009 e che quindi non permette l'attribuzione alle imprese delle somme relative al periodo pregresso, per le quali si sono esposte ad oneri finanziari non indifferenti. Si dichiara quindi parzialmente soddisfatto della risposta e ritiene opportuno che il ministro precisi quali potranno essere gli ulteriori interventi volti a risolvere la questione oggetto dell'interrogazione per gli anni che vanno dal 2002 al 2008. Auspica infine che i tempi di erogazione delle somme alle imprese interessate siano quanto più brevi possibili, anche al fine di permettere alle imprese medesime di rientrare di un esborso finanziario di notevole entità.

5-03282 Zazzera: Disagi conseguenti all'assenza del servizio Eurostar nelle tratte ferroviarie che servono la regione Puglia.

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

Pierfelice ZAZZERA (IdV), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta resa, di cui tuttavia si dichiara insoddisfatto. Dalla risposta emerge infatti che la società RFI SpA sta cercando di supplire alla soppressione dei treni Eurostar nella regione Puglia attraverso un servizio sostitutivo che tuttavia ritiene assolutamente scadente, come si evince anche dai numerosi interventi sulla questione pubblicati nei quotidiani locali. Giudica opportuno invece che venga fatta una riflessione più generale sulla politica dei trasporti nel Paese, in quanto la soppressione delle coppie di treni Eurostar nel Mezzogiorno, associata ad un potenziamento della stessa tipologia di servizio nelle regioni settentrionali, è un segnale assolutamente negativo rispetto allo sviluppo del Sud Italia. Ritiene inoltre che l'intenzione del Go-

verno di elaborare un piano nazionale di trasporti che trasferisca quote di mercato dalla gomma al ferro sia smentita dalle decisioni della società ferroviaria. Sotto questo profilo, giudica del tutto fuori luogo le affermazioni dell'amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato, con cui la riduzione dei servizi è stata giustificata in base alla difficile situazione economica delle regioni meridionali. Ritiene al contrario che, proprio per sostenere la ripresa di tali regioni, sarebbe necessario potenziare i servizi. Invita quindi il Governo ad intervenire, pur nel rispetto dell'autonomia gestionale del gruppo Ferrovie dello Stato, affinché venga promosso e rafforzato il servizio di trasporto ferroviario nel Mezzogiorno, al fine di contribuire allo sviluppo di questa parte del Paese.

5-03295 Trappolino: Futuri sviluppi dell'aeroporto internazionale Sant'Egidio di Perugia.

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

Carlo Emanuele TRAPPOLINO (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta resa, della quale si dichiara parzialmente soddisfatto. Osserva infatti che, sebbene sia stato chiarito l'obiettivo del rapporto citato nell'interrogazione e, pertanto, siano state smentite le ipotesi di chiusura di alcuni scali o di depotenziamento che erano comparse sugli organi di stampa, non sia stata data risposta al quesito relativo all'impegno sottoscritto nel 2009 tra Presidenza del Consiglio, ENAC e regione Umbria, avente ad oggetto il potenziamento dell'aeroporto di Perugia. Ricorda infatti che la convenzione firmata nel 2009 aveva previsto un investimento pari a 42 milioni di euro e che la regione Umbria ha già provveduto allo stanziamento della propria quota parte, pari a dieci milioni di euro. Si riserva quindi di formulare un successivo atto di sindacato ispettivo per avere una conferma più precisa dell'impegno sottoscritto nel 2009.

5-03321 Laratta: Disservizi ferroviari nelle stazioni di Cosenza e di Paola (Cosenza) e scarsa puntualità nel servizio di trasporto passeggeri da Cosenza verso Paola.

Il sottosegretario Mario MANTOVANI, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 5)*.

Francesco LARATTA (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del governo per la puntuale risposta resa, della quale si ritiene si ritiene tuttavia insoddisfatto. Fa presente che sulle linee oggetto dell'interrogazione si registrano continui e costanti ritardi, che non consentono agli utenti di prendere la coincidenza con le linee ferroviarie ad alta velocità. Osserva che oltre al problema del ritardo sono frequenti sulle linee in oggetto disservizi che creano forti disagi all'utenza e che le biglietterie risultano spesso chiuse anche nei mesi di più alta frequentazione, come ad esempio luglio ed agosto. Fa presente che delle due coppie di treni ad alta velocità che servivano la regione Calabria, quella in servizio da Lamezia Terme alle 6.30 con un treno « freccia argento » è stata soppressa da ieri. Osserva che si trattava di un servizio avviato durante il mese di maggio, non pubblicizzato e non promosso adeguatamente e di conseguenza soppresso, in quanto la risposta dell'utenza inevitabilmente non ha corrisposto alle aspettative della società ferroviaria. Sottolinea inoltre che il convoglio destinato a tale tratta è stato spostato su una tratta ad alta velocità ferroviaria della regione Lombardia. Evidenzia che in pochi mesi sono stati soppressi 13 treni nel Mezzogiorno, tra cui convogli storici che per anni hanno garantito la lunga percorrenza ferroviaria dal sud al nord del Paese. Fa presente che la Calabria è una regione particolarmente svantaggiata dal punto di vista delle infrastrutture, dal momento che l'unica autostrada in essa presente è costantemente occupata da cantieri che ne permettono la percorrenza su una sola corsia di marcia e a velocità molto limitata. Ritiene che la costante soppressione da parte della società ferroviaria dei servizi nel Mezzo-

giorno contribuisca notevolmente alla mancanza di sviluppo del sud del Paese. Osserva che crescenti disagi che l'utenza sta sopportando danno luogo sempre più frequentemente a contestazioni pubbliche nelle stazioni, relative soprattutto ai treni che effettuano servizi ferroviari locali. Rileva che dopo le ore 17 non è possibile usufruire di alcun servizio ferroviario da Roma diretto verso la Calabria, essendo stato cancellato il treno « freccia argento » che effettuava tale tratta partendo dalla capitale alle 19.15 e ritiene che questo costituisca un ulteriore elemento di assoluta gravità. Sottolinea quindi che la realtà è molto peggiore di quanto non venga rappresentato dalla risposta resa dal sottosegretario e invita pertanto il Governo ad effettuare una attenta riflessione sulla politica ferroviaria nel nostro Paese.

5-03331 Biasotti: Disagi per le imprese nazionali conseguenti alle decisioni assunte da Ferrovie dello Stato in ordine al trasporto ferroviario di merci pericolose.

Il sottosegretario Mario MANTOVANI, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 6)*.

Sandro BIASOTTI (PdL), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta resa. Fa presente che l'atto di sindacato ispettivo era volto a ricevere l'avviso del Governo su una serie di problematiche che sono emerse successivamente alla immane tragedia ferroviaria occorsa a Viareggio. Pur ritenendo che debba essere valutata con estrema attenzione la sicurezza dei convogli ferroviari che trasportano merci pericolose, osserva che in seguito alla tragedia di Viareggio si è generato un allarmismo a volte esagerato che porta all'intervento dei vigili del fuoco ogni qualvolta ci sia un minimo segnale che possa far ritenere che si stiano verificando delle perdite di gas dai convogli. Fa presente che l'intervento dei vigili del fuoco è nella quasi generalità dei casi rivolto a trasferire il liquido infiammabile in un altro convoglio, con costi assai rilevanti per le imprese che effettuano il trasporto. Quanto alla decisione assunta dalla società Trenitalia di non effettuare più trasporti misti osserva che il più del 9 per cento delle imprese nel nostro Paese sono medie o piccole e che oggi, a seguito di tale decisione, si trovano costrette ad utilizzare veicoli che viaggiano sulla strada, con i problemi che da questo consegue sia dal punto di vista logistico che di impatto ambientale.

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

La seduta termina alle 15.55.

ALLEGATO 1

5-03202 Misiti: Tempi di realizzazione delle infrastrutture al servizio dell'aeroporto Sant'Anna di Crotone.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

La nuova torre di controllo realizzata da ENAV nell'Aeroporto di Sant'Anna di Isola Capo Rizzato è stata ultimata, ma non ancora resa agibile dall'ENAC in quanto, ad oggi, non risulta ancora rilasciato dalla autorità competente il richiesto necessario certificato di prevenzione incendi nonché il rilascio del parere igienico sanitario da parte della Azienda sanitaria locale. Da notizie assunte per le vie brevi, tali certificazioni potranno essere rilasciate già nelle prossime settimane.

La messa a norma delle superfici di RESA e STRIP è già stata completata nonché resa agibile con verbale della commissione incaricata in data 28 gennaio 2009 e definitivamente collaudata in data 16 febbraio 2009.

Il sistema ILS (Instrument landing system) sulla testata 17 per atterraggi da Nord, e il SALS sulla testata 35 verranno installati da parte di ENAV entro il corrente anno. Proprio in questi giorni si è tenuta una riunione fra la società di gestione, ENAC ed ENAV per definire il finanziamento dell'intervento stesso.

Si segnala inoltre che l'ENAV ha provveduto all'installazione e all'adeguamento dei sensori meteo.

Infine con atto dispositivo n. 10 del 19 giugno 2009 è stato approvato il progetto relativo per gli interventi infrastrutturali nell'aeroporto di Crotone secondo il Piano operativo nazionale.

Tale intervento non è ancora stato realizzato per indisponibilità dei fondi necessari.

Per quanto riguarda il prolungamento della pista citato nell'interrogazione, si rileva che il Ministero dell'ambiente, tutela del territorio e del mare si era espresso negativamente circa la compatibilità ambientale del progetto presentato dalla società Aeroporto Sant'Anna di Crotone.

Ciò non preclude ovviamente che la società di gestione presenti un nuovo progetto di ampliamento della pista con modalità diverse da quelle precedentemente proposte. Ad oggi, non risulta tuttavia pervenuto ad ENAC alcun nuovo progetto.

Relativamente alla messa in sicurezza dello svincolo sulla strada statale 106 dell'aeroporto di Crotone, si rappresenta che tali lavori fanno parte dell'intervento denominato « messa in sicurezza della S.S. 106 Jonica dal km 219 al km 278 – 2° stralcio parte A » per il quale l'ANAS ha già bandito la gara di appalto integrato.

Il 16 luglio scorso è scaduto il termine per la presentazione delle offerte attualmente in fase di esame da parte della società stradale. Si fa presente che il bando di gara prevede che l'aggiudicatario dovrà completare il progetto esecutivo entro 90 giorni ed i lavori entro 840 giorni dall'ordine di avvio dell'ANAS.

ALLEGATO 2

5-03234 Lo Presti: Mancata erogazione alle aziende di trasporto operanti nelle regioni Friuli Venezia-Giulia e Sicilia del contributo statale a copertura dei maggiori oneri derivanti dall'applicazione dei rinnovi contrattuali, relativo agli esercizi 2008 e 2009.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Al fine di fornire le informazioni necessarie per rispondere all'interrogazione indicata in oggetto. si conferma quanto già esposto nella stessa circa la natura dei finanziamenti di cui alle leggi n. 47/04, n, 58/05 e n. 296/06 e la necessità di procedere all'erogazione dei contributi relativi agli esercizi 2008 e 2009.

Al riguardo, si informa che nello scorso mese di gennaio, ad inizio del corrente esercizio finanziario, dal portale informatico gestito dal Ministero dell' Economia e delle finanze « SICOGE » è emersa la mancanza della disponibilità di cassa sul capitolo di bilancio 1314 adibito all'erogazione dei finanziamenti di cui alle leggi di spesa in argomento.

Con nota in data 13 marzo 2010 l'amministrazione che rappresento ha inoltrato al Ministero dell'economia e delle finanze, la richiesta di integrazione di cassa sul pertinente capitolo 1314 per un ammontare pari ad 212.516.246,13 euro al fine di poter disporre dei fondi necessari per il rinnovo contrattuale del settore del trasporto pubblico locale e provvedere al pagamento dei finanziamenti per gli esercizi 2008 e 2009.

Solo nello scorso mese di luglio, si è avuta la conoscenza della disponibilità delle somme necessarie per procedere all'erogazione dei contributi in questione.

Soltanto a partire da tale data, pertanto, si è potuto dare avvio alle procedure per erogare i contributi dovuti, quantificati in esito all'esperimento delle relative procedure istruttorie previste dalle leggi di spesa di riferimento e dai conseguenti accordi e regolamenti.

ALLEGATO 3

5-03282 Zazzera: Disagi conseguenti all'assenza del servizio Eurostar nelle tratte ferroviarie che servono la regione Puglia.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

In relazione all'offerta ferroviaria Eurostar da e per la Puglia, premettendo che tali servizi rientrano tra quelli operati in regime di autonomia commerciale da parte di Trenitalia S.p.a. e quindi senza il contributo statale, Ferrovie dello Stato, fa presente che, a partire dal settembre 2008, per gli Eurostar della Puglia che percorrono la linea adriatica – precedentemente effettuati con materiale rotabile ETR 500 – è stato previsto l'utilizzo del nuovo materiale tipo Eurostar City.

Tale determinazione risponde all'esigenza di ottimizzare l'utilizzo del materiale rotabile disponibile: gli ETR 500, infatti, sono stati concepiti e costruiti per viaggiare sulle linee AV, mentre il materiale ES City è progettato per linee sino a 200 chilometri orari, come è la linea adriatica, la cui velocità massima consentita è di 180 km/h.

Si tratta, in ogni caso, di treni completamente rinnovati, che offrono un comfort assolutamente in linea con quello della categoria Eurostar, alla quale appartengono; gli interni sono stati interamente riprogettati in funzione delle esigenze della clientela: nuove poltrone dotate di prese elettriche, ampio spazio per i bagagli, un nuovo sistema di climatizzazione offrendo analoghe prestazioni con gli stessi orari, fermate e velocità commerciali e, peraltro, con una lieve riduzione di prezzo.

Va, inoltre, sottolineato che tali interventi di specializzazione sono in corso su tutta la rete nazionale e riguardano servizi effettuati in regime di mercato senza alcuna contribuzione pubblica.

Con riferimento alla situazione dei collegamenti Eurostar di Barletta con Roma, specificatamente citati dagli Interroganti, è opportuno precisare che:

sulla relazione Barletta-Roma e viceversa sono attualmente programmati 5 collegamenti giornalieri « Frecciargento » a cui si aggiungono 1 coppia di Intercity e 1 di Intercity Notte e 1 coppia di Eurostar periodici di fine settimana;

nella fascia di primo mattino è, inoltre, possibile raggiungere Roma da Barletta attraverso interscambio a Foggia con l'ES Fast 9350 con partenza da Barletta alle ore 6,43/arrivo a Roma alle ore 11,15.

ALLEGATO 4

5-03295 Trappolino: Futuri sviluppi dell'aeroporto internazionale Sant'Egidio di Perugia.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Lo Studio per il sistema aeroportuale italiano costituisce la conclusione dell'indagine tecnica basata sull'analisi dello stato attuale degli scali nazionali al fine di offrire delle ipotesi di lavoro non solo per le future scelte di politica di trasporto aereo ma anche per le altre modalità di trasporto.

Sarà pertanto a tale livello di sistema che potranno essere definite le scelte strategiche.

La finalità dello studio è stata, tra l'altro, quella di offrire uno strumento valido ed aggiornato relativo al sistema aeroportuale nazionale per gli opportuni confronti con le realtà degli altri Paesi europei.

In sintesi, l'obiettivo dello studio è stato quello di valutare, in maniera adeguata ed interconnessa con gli altri sistemi di trasporto, i nodi fondamentali del trasporto aereo nazionale cercando di valorizzare la funzione dei singoli scali aeroportuali nell'ottica di un sistema di rete coerentemente con la situazione storica, attuale e ragionevolmente prevedibile, ed evidenziando le criticità del sistema del trasporto nazionale nel suo complesso in relazione all'ottimale sviluppo degli aeroporti stessi offrendo uno strumento di supporto alla pianificazione, non solo per il settore aereo, ma anche per le altre modalità di trasporto.

In conclusione, si intende assicurare che ogni ventilata ipotesi riguardante chiusure o ridimensionamenti di scali nazionali – tra cui quello di Perugia – non è oggetto dello studio in questione in quanto solo concrete strategie successive potranno definire la vocazione e la missione di ciascuna realtà aeroportuale in un'ottica di valorizzazione delle infrastrutture esistenti.

ALLEGATO 5

5-03321 Laratta: Disservizi ferroviari nelle stazioni di Cosenza e di Paola (Cosenza) e scarsa puntualità nel servizio di trasporto passeggeri da Cosenza verso Paola.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

In relazione all'atto parlamentare sopra citato riguardante il servizio ferroviario della Calabria, con particolare riferimento a quello interessante Cosenza e Paola, si premette che l'offerta del servizio regionale nel territorio calabrese, come noto di competenza della Regione Calabria per quanto concerne la programmazione e la gestione, è costituita globalmente da oltre 250 collegamenti giornalieri, e assicura sulla relazione Cosenza-Paola circa 50 treni nell'arco della giornata, organizzati in un sistema cadenzato, a partire dalle ore 5.30 e fino alle ore 22.30 nella direzione Cosenza-Paola, e dalle 5.35 alle 23 nella direzione opposta.

L'offerta di media e lunga percorrenza da/per la stazione di Paola verso le località del centro/nord risulta composta da 34 collegamenti giornalieri (esclusi i periodici) di cui:

14 treni notte (EXP e ICN);

10 treni Intercity;

6 treni Eurostar;

4 treni Eurostar Fast.

La circolazione dei treni sulla direttrice in parola – dove il traffico per la tipologia di linea è da considerare relativamente intenso – risulta tuttavia condizionata dalle caratteristiche infrastrutturali prevalentemente a binario unico che, in determinate circostanze (avarie al materiale rotabile o agli apparati tecnici dell'infrastruttura, etc.), possono compromettere la regolarità del servizio.

Relativamente all'episodio verificatosi il 20 luglio scorso, si fa presente che il treno R 12690, a causa di un'avaria ad un apparato infrastrutturale (deviatoio) nella stazione di Cosenza, è partito con 14 minuti di ritardo da quest'ultima stazione (ore 6.39 anziché 6.25) ed è giunto a Paola alle 7.04 anziché alle 6.46.

Per quanto riguarda la vendita dei titoli di viaggio – nel far presente che la biglietteria di Cosenza nei mesi di luglio ed agosto 2010 ha operato senza far registrare alcuna giornata di chiusura al pubblico – si precisa che la biglietteria di Paola è aperta tutti i giorni con turni mattutini e pomeridiani. Nel caso di eventuale contingente indisponibilità del servizio (come nel caso citato dall'Interrogante) la vendita dei biglietti nelle località di cui trattasi è comunque assicurata da emettitrici automatiche e da punti vendita abilitati, a cui si aggiungono le agenzie di viaggio, nonché il sistema di acquisto on-line e telefonico (*Call Center*); in particolare per la clientela di Paola sono disponibili nei locali della stazione due self service, due punti vendita ed una agenzia di viaggio situata nel centro cittadino.

Relativamente, infine, alla qualità del materiale rotabile, si evidenzia che tutto il materiale rotabile viene sottoposto ad operazioni di manutenzione programmata, secondo piani manutentivi che ciclicamente si ripetono in base alla percorrenza chi-

lometrica e/o alla scadenza temporale prevista per i vari tipi di rotabili. Per gli aspetti concernenti la pulizia, si fa presente che nonostante il rallentamento subito per effetto di una lunga serie di ricorsi presentati dagli appaltatori uscenti, sono stati stipulati tutti i contratti relativi alla prima gara (interessanti gli impianti di alcune regioni) e, per quanto attiene alla seconda gara – riguardante gli impianti delle rimanenti regioni, tra cui quelli interessanti il bacino di traffico di cui trattasi – si sta completando l'espletamento delle relative procedure.

ALLEGATO 6

5-03331 Biasotti: Disagi per le imprese nazionali conseguenti alle decisioni assunte da Ferrovie dello Stato in ordine al trasporto ferroviario di merci pericolose.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Dopo il gravissimo incidente del 29 giugno 2009 a Viareggio è stata assunta, ai fini dell'incremento della sicurezza dei trasporti ferroviari di merci pericolose, una serie di controlli, disposizioni e cautele, in ossequio all'Atto di indirizzo emanato nel luglio 2009 dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulla sicurezza del trasporto ferroviario nonché a conseguenti specifiche direttive impartite per tale comparto di trasporti dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF).

Per quel che concerne la tenuta dei carri serbatoi, cui fa riferimento l'onorevole interrogante, si rileva che la stessa è specificamente controllata negli scali di confine per tutti i treni entranti in Italia da Nazioni confinanti, ancorché assoggettati a visita tecnica in fiducia nelle reti di provenienza del trasporto. Qualora si ravvisino sospetti di perdite, i carri interessati sono scartati e portati in specifici impianti attrezzati per essere controllati e bonificati – se del caso – da parte dei Vigili del Fuoco. Pari procedura viene utilizzata anche qualora si ravvisino perdite durante in tragitto sulla rete nazionale.

In merito a una disposizione concernente il divieto di transito di treni con carri trasportanti merci pericolose in composizione con carri con merce ordinaria, si fa presente che tale provvedimento è stato proposto da RFI ad ANSF – in un quadro organico di iniziative avanzate dalla stessa RFI – in esito a specifiche sollecitazioni rappresentate da ANSF per ridurre ulteriormente i rischi di trasporto di dette merci e quelli conseguenti alle manovre di selezione e riordino dei carri connesse a composizioni merceologiche promiscue.

Su tale proposta ANSF non si è ancora espressa, per cui allo stato attuale il provvedimento in questione non è stato emesso.

Per quanto riguarda il processo di ristrutturazione industriale intrapreso da Trenitalia, è in tale contesto che si inserisce, tra l'altro, la riorganizzazione del traffico a carro singolo o gruppi di carri (il cosiddetto traffico « diffuso »), le cui caratteristiche – modesti volumi di merce trasportata, forte frammentazione sul territorio e conseguenti notevoli complessità operative – rendono il trasporto particolarmente oneroso e non competitivo nei confronti del trasporto su gomma.

La nuova struttura di offerta del « diffuso » ha previsto il passaggio da un sistema a rete ad una concentrazione sulle principali aree industriali del Paese, su specifiche relazioni, per migliorarne l'efficacia, la qualità e l'affidabilità e contemporaneamente consolidare e sviluppare il posizionamento dell'azienda nel settore con un modello industriale più snello e flessibile.

Relativamente al trasporto delle merci pericolose, nel porre in evidenza che Trenitalia, nell'organizzazione del servizio di trasporto, applica in modo rigoroso la normativa europea espressa dal RID « Regolamento Internazionale per il Trasporto delle Merci Pericolose per Ferrovia », si fa presente che in base a una disposizione emanata dal Gestore dell'Infrastruttura – a cui tutte le imprese ferroviarie sono tenute ad uniformarsi – che preclude

l'effettuazione del trasporto di merci pericolose a traffico « diffuso », vengono organizzati per tale tipologia di trasporto treni « dedicati » multicliente.

Tale modalità di trasporto consente, infatti, di programmare ed effettuare il trasferimento delle merci pericolose con una chiara identificazione del percorso – senza soluzione di continuità dall'origine alla destinazione – limitando al massimo i tempi di percorrenza ed evitando soste prolungate negli scali, nel rispetto dei tempi prescritti.

Analogamente, per quanto attiene al materiale rotabile in avaria, vengono organizzati « treni dedicati » per il trasporto dei carri riparandi da/per le officine di manutenzione, dove vengono effettuati gli interventi di riparazione necessari al ripristino dell'efficienza dei rotabili.

Va tuttavia evidenziato che gli aspetti riguardanti scelte gestionali ed organizzative dell'impresa ferroviaria non appaiono suscettibili di diretto controllo da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alla luce dei principi di autonomia recati dalle norme vigenti: in particolare si richiama l'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 che espressamente sancisce il principio di « autonomia e indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie ».

Il nuovo approccio al tema assunto da Trenitalia, se da un lato tende a migliorare la remunerazione economica per l'impresa ferroviaria nel trasporto delle merci pericolose, dall'altro potrebbe comportare l'effetto di rendere di più difficoltoso il trasporto su ferrovia di limitati quantitativi di materie pericolose che potrebbero pertanto essere indotte a privilegiare la modalità stradale.

Poiché la nuova impostazione della offerta di trasporto a « carro singolo » delle merci pericolose rappresentata da Trenitalia è di recente introduzione, aprile 2010, non è stato possibile valutare appieno l'impatto di tale decisione sulle attività economiche delle aziende che utilizzano merci pericolose nei loro cicli produttivi e se altre imprese ferroviarie, operanti nell'ambito del trasporto del trasporto merci pericolose, possano ed abbiano la capacità organizzativa di assorbire la quota di mercato dal quale Trenitalia ritiene di uscire avendo valutato insufficienti i ricavi da questi servizi per remunerarne i costi.

Il Ministero ritiene quindi importante procedere ad una attenta valutazione di tutte le possibili conseguenze derivanti dalla decisione di Trenitalia con l'individuazione ed attuazione di ogni possibile soluzione per evitare possibili trasferimenti del traffico commerciale di dette sostanze dalla ferrovia alla strada. Azioni che potranno avere carattere di incentivazione per orientare la movimentazione delle merci pericolose verso la modalità ferroviaria pur mantenendo i necessari controlli imposti dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, ed anche, se necessario e nelle sedi opportune, carattere coercitivo in considerazione dell'importante ruolo svolto da Trenitalia nel settore del trasporto ferroviario nazionale.