

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci.

Audizione rappresentanti di ASSOFERR (*Svolgimento e conclusione*) 94

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 95

INTERROGAZIONI:

5-03804 Misiti: Soppressione di numerosi collegamenti ferroviari da e per la Calabria e utilizzo della stazione di Napoli Afragola per i collegamenti a lunga percorrenza nord-sud 95

ALLEGATO 1 (*Testo integrale della risposta*) 102

5-03805 Iapicca: Soppressione di collegamenti ferroviari in territorio irpino e conseguenti gravi disagi per l'utenza 96

ALLEGATO 2 (*Testo integrale della risposta*) 105

5-03828 Ginefra: Consistente e progressiva riduzione dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario in Puglia e conseguenti ricadute ambientali dovute al maggior ricorso ai mezzi privati 96

ALLEGATO 3 (*Testo integrale della risposta*) 106

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. Atto n. 284 (*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazioni*). 97

ALLEGATO 4 (*Proposta di parere del relatore*) 108

ALLEGATO 5 (*Parere approvato dalla Commissione*) 111

Proposta di nomina del professor Bruno Franchi a presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV). Nomina n. 80 (*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere contrario*) 100

AVVERTENZA 101

ERRATA CORRIGE 101

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 1° dicembre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 9.

Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci.

Audizione rappresentanti di ASSOFERR.

(Svolgimento e conclusione).

Mario VALDUCCI, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Introduce, quindi, l'audizione.

Guido NICOLINI, presidente di ASSOFERR, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Mario LOVELLI (PD), Carlo MONAI (IdV), Vincenzo GAROFALO (Pdl), Marco DESIDERATI (LNP).

Guido NICOLINI, presidente di ASSOFERR, Andreas NOLTE, Vice Presidente e Responsabile della categoria operatori di ASSOFERR, e Guido GAZZOLA, Vice Presidente e Responsabile della categoria detentori carri di ASSOFERR, rispondono ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nel ringraziare i rappresentanti di ASSOFERR per il loro intervento, dichiara conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9.40.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.20 alle 14.30.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 1° dicembre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 14.30.

5-03804 Misiti: Soppressione di numerosi collegamenti ferroviari da e per la Calabria e utilizzo della stazione di Napoli Afragola per i collegamenti a lunga percorrenza nord-sud.

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

Aurelio Salvatore MISITI (Misto-MpA-Sud), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta assai articolata, nella quale è tuttavia semplicemente riportato il punto di vista della società FS SpA. Ritiene che la scelta programmatica sottostante le decisioni prese sulle infrastrutture del sud Italia sia assai indicativa dell'intenzione di privilegiare altre aree del Paese, anziché provvedere alla realizzazione di opere che sono state avviate in un passato neanche troppo recente e che necessitano di essere completate ed adeguate. Nell'osservare che nei territori oggetto dell'interrogazione, a differenza che nel resto d'Italia, ci sono soltanto due linee ferroviarie a doppio binario, mentre le tratte ferroviarie che compongono il corridoio 1, Berlino-Palermo, sono state tutte oggetto di quadruplicamento, apprezza lo sforzo del Governo volto a realizzare tali interventi infrastrutturali nel Mezzogiorno, al fine di pervenire nel più breve tempo possibile ad un'ultima fase in cui saranno realizzate linee ad alta velocità/alta capacità. Giudica positivamente gli elementi forniti nella risposta relativamente al passaggio dei treni nella attuale stazione di Napoli, dai quali si evince che in poco più di un anno sarà possibile evitare il transito dei convogli nella suddetta stazione, con un conseguente rilevante risparmio dei tempi di percorrenza. Per ciò che concerne il servizio di trasporto tra Rosarno-Reggio Calabria-Melito Porto Salvo, cosiddetto «Tamburello», non condivide né la scelta operata dalla società Anas di utilizzare una carreggiata dell'autostrada A3 al servizio dei cantieri per i lavori sul tratto reggino dell'autostrada medesima, né la soppressione del servizio sostitutivo di trasporto metropo-

litano operata dalla società Trenitalia. Nel ricordare che, come anche evidenziato nella risposta, lo stesso Governo aveva destinato specifiche risorse per introdurre tale servizio di trasporto metropolitano, dovendo ovviare al restringimento della carreggiata per i lavori sull'autostrada, osserva che tale servizio è stato soppresso anche se i lavori sull'autostrada non sono terminati e che tale soppressione non agevola l'auspicato riequilibrio tra modalità di trasporto, volto a potenziare il trasporto su ferro, soprattutto in zone, come quella interessata, ad alta densità abitativa. Giudica in conclusione positiva la risposta fornita dal rappresentante del Governo al riguardo, sottolineando comunque con forza la propria contrarietà rispetto ai comportamenti assunti sia dall'Anas che dalle Ferrovie dello Stato.

5-03805 Iapicca: Soppressione di collegamenti ferroviari in territorio irpino e conseguenti gravi disagi per l'utenza.

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

Maurizio IAPICCA (PdL), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta fornita, nella quale si evidenzia una responsabilità della regione Campania nella scelta di sopprimere alcuni collegamenti ferroviari in territorio irpino. Nel fare presente che i territori oggetto dell'interrogazione sono spesso battuti dalla neve, il che rende particolarmente difficile la circolazione dei mezzi su gomma, ricorda che sono state avanzate numerose proteste da parte dei cittadini per i disagi conseguenti alla soppressione dei numerosi servizi ferroviari. Anticipando la sua volontà di portare la questione anche all'attenzione delle competenti amministrazioni locali, auspica che il Governo possa operare tutti gli opportuni interventi sulla società Trenitalia, affinché si pervenga rapidamente alla risoluzione della questione oggetto dell'interrogazione.

5-03828 Ginefra: Consistente e progressiva riduzione dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario in Puglia e conseguenti ricadute ambientali dovute al maggior ricorso ai mezzi privati.

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

Dario GINEFRA (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta, della quale tuttavia si dichiara insoddisfatto. Pur conoscendo il riparto delle competenze tra Governo e amministrazioni regionali in ordine ai servizi di trasporto pubblico locale, ritiene che le condizioni in cui versano i servizi di trasporto nella propria regione, anche alla luce dei tagli operati nei confronti della regione stessa, debbano in ogni caso essere sottoposte all'attenzione del Governo, affinché venga individuata, anche di concerto con la società che opera tali trasporti, una adeguata soluzione. Nel sottolineare che non vi è alcuna *vis* polemica nel proprio intervento, fa presente che sia i tagli di risorse per i servizi ferroviari, come anche le decisioni assunte attraverso la legge n. 33 del 2009, con le quali si è inteso prorogare di sei anni la durata dei contratti di servizio stipulati dalle regioni con Trenitalia, che hanno di fatto impedito alle regioni stesse di stipulare contratti con imprese diverse a pena di non poter beneficiare degli stanziamenti, sono scelte assunte dal regolatore. Per quanto riguarda l'affermazione, contenuta nella risposta, secondo la quale tali servizi sono stati sostituiti da autolinee, evidenzia che lo sforzo che da anni si sta cercando di compiere all'interno della Commissione è quello di assumere iniziative volte a trasferire quote di trasporto dalla gomma al ferro, sostenendo la cosiddetta « cura del ferro », sulla quale il Governo nazionale si è dichiarato in più occasioni d'accordo, ma rispetto al quale non realizza i necessari interventi. Ribadisce, come già sostenuto dal proprio gruppo nel corso del dibattito in Assemblea del disegno di legge di sta-

bilità, approvato recentemente dalla Camera dei deputati, che il Ministro dovrebbe assumere un ruolo diretto cercando, pur nelle ristrettezze economiche dovute alla contingenza finanziaria, risorse per finanziare gli interventi che contribuiscono concretamente allo sviluppo del Paese. Quanto ai dati sull'utenza forniti nella risposta dal rappresentante del Governo, nel fare presente che i disagi sofferti dall'utenza pendolare costituiscono un problema non soltanto nella propria regione, ma anche di molte regioni governate dal centro destra, ritiene che questo dato debba costituire un indicatore da non sottovalutare nelle scelte programmatiche relative ai servizi ferroviari. Ritenendo che sia ormai necessario agire per risolvere un problema che caratterizza da anni tutto il territorio nazionale, auspica che già all'indomani del voto di fiducia cui è chiamato il Parlamento tra pochi giorni possa essere svolta un'attenta riflessione su questo tema, tenendo presente anche la difficoltà che il trasporto ferroviario registra nel processo di apertura alla concorrenza con il conseguente ingresso di operatori alternativi all'ex monopolista.

La seduta termina alle 15.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 1° dicembre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 15.

Schema di aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. Atto n. 284.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione — Parere favorevole con osservazioni).

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole con osservazioni che illustra (*vedi allegato 4*).

Michele Pompeo META (PD), pur apprezzando lo sforzo intellettuale compiuto dal relatore nell'elaborazione dell'articolata proposta di parere favorevole dianzi presentata, ritiene tuttavia che le due osservazioni risultanti dalla citata proposta risultino assai deboli rispetto alle sue complesse premesse. Si tratta, a suo avviso, di una incoerenza evidentemente non imputabile al relatore, ma ai margini strettissimi di manovra in cui questi è stato costretto a operare a causa dei tagli alle risorse finanziarie operate dai recenti provvedimenti legislativi di contenimento della spesa che hanno messo a serio rischio anche gli interventi di manutenzione straordinaria della rete. Nell'esprimere l'auspicio che tutto ciò non metta a rischio anche gli interventi per la sicurezza, ritiene che in futuro la Commissione, prendendo spunto dalle indicazioni che emergono dalla proposta di parere del relatore, assuma adeguate iniziative per dare coerenza al contratto di programma che, così come attualmente strutturato, non riesce a dare certezze sulle risorse programmate né al Governo né tanto meno a RFI Spa. Ritiene che la proposta di parere del relatore avrebbe dovuto definire più puntualmente gli indirizzi della Commissione rispetto alle esigenze che bisognerebbe privilegiare alla luce di quanto emerso nel corso dell'esame del provvedimento, come ad esempio nel caso del sistema metropolitano veneto che è stato ampiamente defianziato. Tutto ciò considerato, ribadisce pertanto il suo giudizio severamente negativo sullo schema di aggiornamento in oggetto.

Settimo NIZZI (PdL), nel sottolineare preliminarmente che il proprio voto sull'atto in esame dovrebbe essere assolutamente contrario in quanto, a fronte di investimenti per decine di milioni di euro, esso non prevede alcun investimento nella regione Sardegna, che è stata, a suo avviso,

letteralmente cancellata dal contratto di programma, ritiene che si possa non esprimere un voto contrario sul provvedimento in oggetto soltanto per spirito di appartenenza alla maggioranza di governo. Riguardo al tema della rimodulazione delle risorse, ritiene che si possa ricorrere a tale strumento per riequilibrare una situazione che vede alcune regioni, come ad esempio la Sardegna, tagliate fuori dalle principali vie di comunicazione e costrette a finanziare in proprio gli investimenti necessari. Invita pertanto il relatore e il presidente a farsi carico della presentazione di una risoluzione, da portare al più presto in discussione in Commissione, che impegni il Governo a far sì che i finanziamenti nel settore ferroviario possano essere riequilibrati a beneficio delle regioni più penalizzate.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che il presente aggiornamento del contratto di programma tiene conto dei tagli alle risorse che sono stati effettuati negli ultimi anni ad opera sia dei governi di centro-destra sia dei governi di centro-sinistra.

Carlo MONAI (IdV), nel sottolineare come gli interventi critici svolti nel corso del dibattito dai deputati Nizzi e Pili siano un segno evidente del disagio della stessa maggioranza riguardo ai contenuti dell'atto del Governo in esame lamenta la mancanza di adeguati finanziamenti destinati alle infrastrutture del nord-est che rivestono un'importanza strategica per la politica dei trasporti. Nel sottolineare infine come la proposta di parere del relatore risulti piuttosto timida nelle sue conclusioni e come la Commissione dovrebbe invece essere più consapevole dei propri poteri, definendo indirizzi più forti nei riguardi del Governo, esprime una critica severa nei confronti del provvedimento in esame.

Marco DESIDERATI (LNP) preannuncia un convinto voto favorevole del gruppo della Lega Nord sulla proposta di parere favorevole del relatore, nella persuasione

che il provvedimento, pur dovendo recepire tagli che vengono da lontano, ha effettuato i necessari definanziamenti senza incidere sulle opere già contrattualizzate. Ritiene peraltro che il gestore dell'infrastruttura dovrebbe aprirsi maggiormente al mercato al fine di recuperare le risorse necessarie per effettuare opportuni investimenti.

Antonio MEREU (UdC), ricorda preliminarmente come nel corso delle audizioni svolte sui temi del trasporto ferroviario sia emersa una chiara difficoltà della società RFI Spa nell'attuazione del programma di potenziamento e manutenzione della rete ferroviaria a causa della mancanza di risorse a questo destinate. Infine, nell'esprimere una valutazione estremamente critica sulla mancanza delle risorse finanziarie da destinare agli investimenti nella regione Sardegna, preannuncia il proprio voto contrario sulla proposta di parere del relatore.

Daniele TOTO (FLI), nel preannunciare il proprio voto favorevole, sottolinea come la proposta di parere del relatore metta in evidenza un elemento centrale ossia la necessità che il contratto di programma assuma una nuova veste giuridica divenendo fonte di impegni certi ed esigibili per le parti.

Sandro BIASOTTI (Pdl) si complimenta con il relatore per lo sforzo compiuto nell'elaborazione della proposta di parere che prescinde dagli interventi concernenti singole aree geografiche, ma si concentra su questioni di principio di notevole importanza. Nel ribadire, come già sottolineato dal presidente, che i definanziamenti sono stati operati da governi sia del centro-destra sia del centro-sinistra, come avvenuto per il terzo valico dei Giovi, giudica positivamente la possibilità di realizzare le opere per lotti costruttivi. Infine, si riserva, a nome del proprio gruppo, di sottoscrivere una risoluzione che impegni il Governo per i prossimi anni a riequilibrare le risorse destinate al si-

stema ferroviario a favore delle regioni maggiormente penalizzate.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, nel sottolineare la difficoltà di svolgere il ruolo di relatore su un provvedimento tanto complesso e delicato, ringrazia i colleghi per gli apprezzamenti che sono stati rivolti al suo lavoro. Sottolinea come, nel corso dell'esame dell'atto in oggetto, siano emerse specifiche questioni – tutte di notevole interesse – che tuttavia non si prestano ad essere affrontate nell'ambito di una proposta di parere che deve offrire una visione di insieme degli investimenti oggetto del contratto di programma. Evidenzia altresì come sia venuto il momento di riflettere sull'attuazione di una politica dei trasporti che possa tenere fermi nel tempo gli impegni programmatici assunti senza ricorrere a continue rimodulazioni che differiscono nel tempo l'attuazione delle opere. Tornando ai contenuti della proposta di parere, ritiene che le osservazioni possano essere integrate con un'indicazione che richiami l'attenzione del Governo sulla necessità di rimodulare le risorse a vantaggio dei territori maggiormente penalizzati dai definanziamenti disposti. In particolare, fa presente che potrebbe essere aggiunta la seguente ulteriore osservazione: « siano adottate opportune rimodulazioni che puntino a riequilibrare i divari infrastrutturali ferroviari tra le singole regioni e gli stanziamenti previsti dal contratto di programma attraverso la definizione di parametri certi per la distribuzione di risorse ».

Michele Pompeo META (PD) ritiene che l'osservazione che il relatore intende aggiungere, puntando ad una rimodulazione delle risorse, risulti in contrasto con la seconda osservazione della proposta di parere che, invece, segnala l'esigenza che i fabbisogni riportati nel contratto stesso non siano oggetto di frequenti rimodulazioni.

Mauro PILI (PdL) fa presente che il termine « rimodulazione » rappresenta un mero richiamo a Governo e RFI affinché sia ripianato lo scompenso che la regione Sardegna soffre rispetto ad un minimo parametro di equilibrio, stanti anche i dati forniti dall'Istituto Tagliacarne che hanno evidenziato la scarsa qualità delle infrastrutture della regione, classificandole al quindicesimo posto della graduatoria nazionale. Nel ricordare che, sul piano degli investimenti, alla Sardegna non solo non vengono assegnate risorse aggiuntive, ma vengono sottratti anche i 23 milioni di euro precedentemente stanziati, sottolinea che la riformulazione della proposta di parere è tesa a far sì che possano essere in futuro operate delle rimodulazioni degli stanziamenti destinati alle infrastrutture. Nel ricordare, infine, che attraverso le misure operate dal PON e POR sono stati decurtate risorse destinate alla regione Sardegna pari in una prima fase a 600 milioni di euro e in una seconda fase a 324 milioni di euro fa presente che con il termine « rimodulazione » si è voluto semplicemente evidenziare l'invito al Governo a operare un equilibrio tra le varie regioni del territorio nazionale, senza peraltro fare alcuno specifico ed espresso richiamo alla propria regione.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, nel precisare che la rimodulazione a cui fa riferimento la osservazione che si intende introdurre dovrebbe riguardare non le risorse già stanziare, ma quelle che saranno in futuro rese disponibili, al fine di evitare ogni possibile equivoco al riguardo, propone, anche in accoglimento di quanto emerso nel corso dell'esame, di non introdurre un'ulteriore osservazione, ma di aggiungere alla prima osservazione, che fa riferimento alla pianificazione dei fabbisogni di competenza operata dal gestore dell'infrastruttura per il periodo 2010-2013, le seguenti parole: « con particolare riguardo alla necessità di riequilibrare i fabbisogni infrastrutturali presenti in alcune regioni ».

Mauro PILI (PdL) preannuncia che non prenderà parte alla votazione della proposta di parere testé formulata dal relatore.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore, nel testo riformulato (vedi allegato 5).

Proposta di nomina del professor Bruno Franchi a presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV).

Nomina n. 80.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere contrario).

La Commissione prosegue l'esame della proposta di nomina all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 30 novembre 2010.

Giorgio SIMEONI (PdL), *relatore*, richiamando brevemente i contenuti della relazione svolta, propone che la Commissione esprima parere favorevole sulla proposta di nomina del professor Bruno Franchi a presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

Michele Pompeo META (PD), sottolinea come il professor Bruno Franchi abbia già svolto due mandati come presidente dell'Agenzia e che la Commissione aveva espressamente richiesto, nell'ambito dei rilievi resi alla Commissione parlamentare per la semplificazione sul regolamento di riordino dell'Agenzia, che venisse soppressa la deroga con la quale si consentiva, in prima applicazione del regolamento, che non venisse applicato il limite di due mandati, preannuncia il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di parere favorevole del relatore. Osserva infatti che la durata dell'incarico del professor Franchi, di cui riconosce le indiscusse qualità

e competenze nel settore del trasporto aereo, è a suo avviso troppo lunga e tale da impedire, di fatto, lo svecchiamento delle istituzioni pubbliche, auspicato da più parti.

Carlo MONAI (IdV) preannuncia anch'egli il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di parere favorevole del relatore, non certo per le indubbie competenze del professor Franchi nel settore del trasporto aereo, dimostrate dall'ampio e articolato *curriculum*, bensì per ottemperare all'esigenza di garantire maggiore autonomia alle autorità indipendenti, ponendo alla loro guida soggetti che non abbiano in precedenza avuto incarichi governativi, come invece è accaduto per il professor Franchi, che ha ricoperto l'incarico di commissario straordinario dell'ente.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nell'avvertire che la votazione avrà luogo a scrutinio segreto mediante il sistema delle palline bianche e nere, fa presente che la proposta di parere favorevole risulterà approvata ove essa consegua la maggioranza dei voti espressi e che, in caso contrario, la proposta di parere risulterà respinta e si intenderà che la Commissione abbia espresso parere contrario.

La Commissione procede alla votazione per scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente*, comunica il risultato della votazione:

Presenti	34
Votanti	34
Maggioranza	18
Hanno votato sì	16
Hanno votato no	18

(La Commissione respinge).

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che comunicherà il parere contrario testé espresso alla Presidenza della Camera, ai fini della trasmissione al Governo.

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Bergamini, Biasotti, Boffa, Bonavitacola, Buonanno, Cardinale, Colucci, Crosio, Desiderati, Distaso, Di Vizia, Antonino Foti, Garofalo, Ginefra, Iapicca, Landolfi, Laratta, Lovelli, Pierdomenico Martino, Mereu, Meta, Monai, Nicco, Nizzi, Pili (in sostituzione di Grimaldi), Piso, Proietti Cosimi, Simeoni, Terranova, Testoni, Toto, Tullo, Valducci e Vella (in sostituzione di Cesaro).

La seduta termina alle 15.55.

AVVERTENZA

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

INTERROGAZIONI

5-03866 *Desiderati: Grave stato di abbandono in cui versa la stazione ferroviaria di Melzo (MI).*

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* di martedì 30 novembre 2010, pagina 77, prima colonna, trentaduesima riga e alla quarantacinquesima riga, sostituire la parola « Chiasso » con la seguente: « Chivasso ».

ALLEGATO 1

5-03804 Misiti: Soppressione di numerosi collegamenti ferroviari da e per la Calabria e utilizzo della stazione di Napoli Afragola per i collegamenti a lunga percorrenza nord-sud.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Buona parte dei servizi ferroviari di media/lunga percorrenza della Calabria rientrano nel cosiddetto « Servizio Universale » che comprende collegamenti aventi un conto economico negativo e, quindi, per consentirne il mantenimento, sono contribuiti dallo Stato.

Il contributo statale interviene a copertura della differenza tra i costi di produzione e i ricavi da traffico di questi treni.

È, pertanto, il committente, cioè lo Stato, rappresentato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che sottoscrive un Contratto di Servizio con Trenitalia e che individua i treni ammessi al contributo pubblico e, quindi, determina la quantità di servizi da effettuare nonché la tipologia e le caratteristiche di questi tenendo conto delle risorse economiche di cui dispone.

Recentemente, peraltro, si sono svolti specifici incontri, finalizzati a definire nel dettaglio la nuova offerta per il 2011, nell'ambito dei quali è emersa la volontà del Ministero di adottare soluzioni volte ad assicurare, comunque, il diritto alla mobilità sulle relazioni attualmente servite con il Centro/Nord, garantendo, nel contempo, l'equilibrio economico del Contratto di Servizio, che è uno dei presupposti essenziali del Contratto stesso.

La programmazione e gestione dei collegamenti regionali che servono il territorio calabrese compete invece alla Regione Calabria i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da un Contratto di Servizio, attualmente in attesa di formalizzazione, nell'ambito del quale vengono definiti il

volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare anche sulla base delle risorse economiche rese disponibili.

Per quanto concerne il servizio di trasporto tra Rosarno-Reggio Calabria-Melito Porto Salvo (denominato « Tamburello »), si fa presente che lo stesso è regolato da una Convenzione del dicembre 2007, che destinava a tal fine specifiche risorse economiche, stipulata tra Ministero dei Trasporti e Ferrovie dello Stato che ha introdotto il suddetto servizio a seguito di una circostanza di emergenza, quale è stato l'avvio dei lavori sul tratto reggino dell'autostrada A3, con riduzione ad una carreggiata.

A seguito della risoluzione del rapporto negoziale citato (e della conseguente cessazione del servizio cosiddetto « Tamburello »), da dicembre prossimo per la relazione metropolitana Melito Porto Salvo-Rosarno verrà attuata una rimodulazione dell'offerta dei treni regionali, attraverso un nuovo progetto strutturato secondo il criterio del « cadenzamento orario », mirato ad assicurare principalmente la mobilità delle fasce orarie pendolari a maggiore frequentazione incrementando, peraltro, la regolarità del servizio.

La nuova programmazione, razionalizzando l'offerta laddove attualmente risulta ridondante, mantiene comunque un livello di servizio adeguato a soddisfare le esigenze di mobilità delle località dove si sviluppa il maggior flusso di traffico.

Inoltre, l'immissione in servizio sulla relazione metropolitana di cui trattasi dei mezzi a trazione elettrica Ale 803 – in luogo di quelli a trazione diesel oggi im-

piegati – consentirà di offrire un maggior numero di posti e migliorare l'affidabilità del servizio.

Per quanto riguarda, infine, gli ulteriori, specifici rilievi avanzati dall'interrogante, Ferrovie dello Stato evidenzia che con l'entrata in vigore del nuovo orario di dicembre 2010 non sono previste variazioni sostanziali all'offerta regionale interessante la direttrice Paola – Crotona, che manterrà i livelli di servizio attuali.

Inoltre, con il cambio orario di dicembre 2010, non sono in programma modifiche all'attuale offerta Eurostar tra Roma e Reggio Calabria (e viceversa).

Circa lo stato dei lavori relativi alle infrastrutture citate dall'onorevole interrogante si evidenzia quanto segue.

Per quanto riguarda la stazione ferroviaria di Napoli Afragola, nel 2007 si è dovuto procedere alla risoluzione in danno del contratto di realizzazione della stazione, pertanto, nel luglio del 2009, sono state consegnate ad altro appaltatore le prestazioni dell'appalto di progettazione esecutiva e di realizzazione della stazione AV di Napoli Afragola. La fase di progettazione esecutiva è stata completata e sono in corso i lavori di realizzazione. L'apertura di una prima fase della stazione, funzionale all'esercizio ferroviario, con annessa viabilità di accesso, è prevista entro dicembre 2011, mentre il completamento della stessa è previsto entro settembre 2012.

Nel contempo sono in avanzata fase di realizzazione i lavori del « collegamento Nord-Sud » la cui infrastruttura si sviluppa quasi completamente su due viadotti tra loro collegati da un tratto di rilevato che consente di superare la galleria Casalnuovo, della futura nuova linea in variante Napoli-Cancello. Tale collegamento costituirà il segmento di congiunzione tra la linea AV/AC Roma-Napoli e la linea AV/AC Napoli-Salerno sulla quale ci si innesterà attraverso il nuovo bivio « Roma Sud ». L'attivazione del collegamento, previa realizzazione/adequamento degli impianti tecnologici, è prevista entro marzo 2012.

Pertanto, a partire dai primi mesi del 2012, ai treni con relazione nord-sud sarà possibile effettuare il servizio evitando l'ingresso nella Stazione di Napoli Centrale, prevedendone la fermata nella stazione di Napoli Afragola.

Relativamente alla nuova linea AV/AC Battipaglia – Reggio Calabria (tratta Sapri – Reggio Calabria) e Potenziamento Battipaglia Reggio Calabria (variante Ogliastro-Sapri).

In relazione allo studio di fattibilità per la nuova linea AV/AC si fa presente che lo stesso, sviluppato nel 2005, ha preso in esame diverse alternative di tracciato. È stata studiata anche la possibilità di realizzare una prima fase funzionale, che, limitando l'intervento alla realizzazione di una variante nella tratta più accidentata della linea tra Ogliastro e Sapri in territorio campano, unitamente agli interventi di upgrading e velocizzazione della linea Battipaglia – Reggio Calabria di cui sopra consentirebbe di percorrere la distanza da Roma a Reggio Calabria in circa 4 ore e 15 minuti. Sono in corso le attività propedeutiche allo sviluppo della progettazione preliminare.

Per quanto riguarda il raddoppio Palermo – Messina, si porta a conoscenza che nel 2009 è stato completato il raddoppio della tratta Messina – Patti (62 km), con una spesa complessiva di circa 696 Mio EURO; l'intervento ha comportato la realizzazione di opere di grande complessità tra cui la galleria dei Peloritani, della lunghezza di 12,8 km, attivata dall'ottobre 2001.

Gli interventi di raddoppio già effettuati sulla linea Palermo-Messina, circa 105 km su 223 km totali (46,7 per cento), permettono di incrementare la potenzialità dei tratti afferenti i nodi di Palermo e Messina.

È in corso il raddoppio della tratta Fiumetorto-Castelbuono che consentirà di estendere il servizio regionale attualmente svolto tra Palermo e Termini Imerese.

Il raddoppio si svilupperà, in parte in affiancamento da Fiumetorto a Lascari, e in variante, da Lascari a Castelbuono, per un'estesa complessiva di 32 km, di cui

circa 15 km in galleria. La nuova stazione di Cefalù sarà realizzata completamente in galleria.

L'intervento è stato suddiviso in due tratte funzionali.

A) Tratta Fiumetorto – Cefalù Ogliastrillo:

nell'ottobre del 2005 sono state consegnate le prestazioni al General Contractor per la realizzazione degli interventi. L'apertura dei cantieri è avvenuta nel maggio 2008, dopo lo sviluppo della progettazione esecutiva da parte del contraente generale. Attualmente sono in corso i lavori per la realizzazione delle opere.

A dicembre 2011 è programmata l'attivazione della tratta Fiumetorto-Campofelice di Roccella, entro il 2012 il raddoppio sarà attivato fino Cefalù (Ogliastrillo). Il costo a vita intera dell'intervento è di circa 414 Mio EURO interamente disponibili.

B) Tratta Cefalù Ogliastrillo – Castelbuono:

è in corso l'aggiornamento della progettazione definitiva alle normative tecniche, nel frattempo intervenute, e l'attualizzazione dei costi di realizzazione.

L'avvio della gara per l'affidamento dei lavori è prevista entro la fine del corrente anno.

L'attivazione del raddoppio della tratta Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono è programmata entro dicembre 2017; il costo a vita intera dell'intervento è di circa 525 milioni di euro interamente disponibili.

Per il raddoppio della linea tra Castelbuono e Patti, che comprende un'estesa di circa 86 km., è stato elaborato uno studio di fattibilità dell'intervento che ha evidenziato la notevole complessità delle opere di raddoppio che insistono su una fascia costiera di altissimo pregio ambientale.

Per il progetto, inserito nelle Opere Programmatiche del Contratto di Programma, si dovranno reperire le relative risorse finanziarie.

ALLEGATO 2

5-03805 Iapicca: Soppressione di collegamenti ferroviari in territorio irpino e conseguenti gravi disagi per l'utenza.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Relativamente ai collegamenti ferroviari della stazione di Ariano Irpino, va innanzitutto evidenziato che la programmazione e gestione dei servizi regionali, che assicurano principalmente la mobilità della clientela pendolare, è di competenza delle singole Regioni – nel caso di cui trattasi della Regione Campania – i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da un Contratto di Servizio nell'ambito del quale vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili.

Così come ribadito per altre interrogazione concernenti il trasporto ferroviario regionale, è importante evidenziare che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non riveste alcun ruolo di vigilanza su tali servizi che ricadono nelle dirette potestà delle amministrazioni regionali.

Al fine di fornire comunque elementi informativi sulle questioni sollevate, si sono chiesti elementi a Ferrovie dello Stato S.p.a. che ha riferito quanto segue.

La Regione Campania, in qualità di ente committente, in presenza di intervenute necessità del bilancio regionale 2010,

ha adottato alcuni interventi di riprogrammazione dell'offerta ferroviaria in vigore sul territorio regionale, che sono entrati in vigore dallo scorso 5 settembre e hanno comportato la sospensione/limitazione, fino al prossimo 12 dicembre, di alcuni collegamenti, individuando comunque soluzioni mirate a salvaguardare, prevalentemente, le esigenze della mobilità pendolare.

Nell'ambito di tali provvedimenti è stata attuata la sospensione di tre coppie di treni regionali che servivano la relazione Benevento-Foggia, i cui indici di frequentazione risultavano estremamente contenuti (carico medio nei giorni lavorativi: meno di 30 passeggeri).

Tutti i collegamenti sospesi sulla tratta Benevento-Foggia sono stati sostituiti con autoservizi (bus), la cui disponibilità di posti offerti risulta adeguata alle esigenze della clientela; i servizi sostitutivi gommati – che percorrono la statale 90 *bis* – effettuano le fermate maggiormente frequentate dalla clientela pendolare: Bovino, Orsara, Montaguto, Savignano, Ariano Irpino e Montecalvo.

ALLEGATO 3

5-03828 Ginefra: Consistente e progressiva riduzione dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario in Puglia e conseguenti ricadute ambientali dovute al maggior ricorso ai mezzi privati.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Relativamente al servizio ferroviario regionale della Puglia, va innanzitutto evidenziato che la programmazione e gestione dei servizi regionali, che assicurano principalmente la mobilità della clientela pendolare, è di competenza delle singole Regioni – nel caso di cui trattasi delle Regioni Puglia e Campania – i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili.

Al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non sono quindi attribuiti poteri di vigilanza e di controllo su tali servizi che, si ribadisce, rientrano nell'esclusiva potestà delle amministrazioni regionali.

Circa gli specifici rilievi posti dagli Interroganti, sono state comunque chieste notizie a Ferrovie dello Stato che ha fatto conoscere i seguenti elementi.

Le riduzioni dei collegamenti regionali interessanti le relazioni Taranto-Bari, Bari-Foggia e Barletta-Bari, disposte con decorrenza 18 ottobre, sono state adottate per adeguare l'offerta al programma di esercizio previsto dal nuovo Contratto di Servizio stipulato con la Regione Puglia, nel quale i treni in questione non sono inseriti e, quindi, non oggetto di contributo.

I servizi di cui trattasi – che presentavano, peraltro, indici di frequentazione di scarsa rilevanza – non raggiungono in termini percentuali il 3-3,5 per cento dell'offerta complessiva interessante il territorio pugliese.

Al riguardo va altresì considerato che:

sulla relazione Taranto-Bari la mobilità pendolare del mattino viene garantita da 5 collegamenti Regionali in circolazione dalle 5.28 alle 8.38, mentre la fascia pomeridiana/serale risulta servita alle ore 16.50, alle 19.05 ed alle 19.23; in direzione opposta la clientela pendolare del mattino può avvalersi di 3 treni Regionali a partire dalle 5.56;

sulla relazione Bari-Foggia il collegamento pomeridiano risulta assicurato da due treni Regionali: alle 18.00 e alle 19.05; per quest'ultimo sono previste quattro fermate nel nodo di Bari e fermate intermedie nelle stazioni di Giovinazzo, Molfetta, Bisceglie, Trani, Barletta, Trinitapoli S. Ferdinando, Cerignola, Ortanova e Inconata;

nelle fasce orarie citate dagli Interroganti, sulla direttrice Barletta-Bari il collegamento è assicurato dal Regionale in partenza alle 19.40 e, nella direzione opposta, la clientela pendolare dispone di due Regionali in partenza rispettivamente alle 20.05 e alle 21.05.

Relativamente ai collegamenti della direttrice Foggia-Benevento, gli stessi rientrano nel Contratto di Servizio con la Regione Campania che, in presenza di intervenute necessità del bilancio regionale 2010, ha inteso riprogrammare l'offerta ferroviaria di propria competenza attuando la sospensione di alcuni collegamenti a scarsa frequentazione e adottando, comunque, soluzioni mirate a sal-

vaguardare, prevalentemente, le esigenze della clientela pendolare.

Nell'ambito di tali provvedimenti è stata attuata la sospensione di tre coppie di treni regionali che servivano la relazione Benevento-Foggia, i cui indici di frequentazione risultavano estremamente contenuti (carico medio nei giorni lavorativi: meno di 30 passeggeri) e che, in ogni caso, sono stati tutti sostituiti con autoservizi, la cui disponibilità di posti offerti risulta adeguata alle esigenze della clientela.

In ordine, infine, all'aumento dei prezzi del servizio ferroviario regionale, va posto in rilievo che la competenza per la determinazione delle tariffe in questione appartiene anch'essa alle Amministrazioni regionali.

Difatti, l'incremento tariffario adottato in Puglia a partire dal 1° novembre scorso, è intervenuto a seguito di una specifica delibera della Giunta regionale pugliese ed ha riguardato tutto il sistema del trasporto pubblico locale della regione.

ALLEGATO 4

**Schema di aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011
per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture
e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. (Atto n. 284).**

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa (Atto n. 284);

premessi che:

l'articolo 3, comma 2, del contratto di programma 2007-2011 stabilisce che, entro il mese di gennaio di ciascun anno, le parti definiscano eventuali modifiche ai contenuti delle Tabelle e delle Tavole allegate al contratto stesso, per tenere conto delle variazioni alle coperture finanziarie disposte dalla legge finanziaria e dalle leggi ad essa collegate per l'anno di riferimento;

per l'aggiornamento 2009, tuttavia, il citato termine contrattuale è stato prorogato, al fine di definire gli aspetti rilevanti evidenziati nel corso dell'interlocuzione tecnica tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa, a valle delle sedute del CIPE (6 marzo, 26 giugno, 15 luglio e 22 settembre 2009) in materia di programmazione e finanziamento delle opere strategiche;

tutto ciò ha comportato un lungo slittamento dei termini approvativi, determinando altresì un accavallamento con l'iter per l'aggiornamento 2010 e il rischio di una sovrapposizione anche con l'aggiornamento 2011;

rilevato che:

lo schema di aggiornamento 2009 classifica gli investimenti in due classi tipologiche: quelli ricompresi nella Tabella A e quelli inclusi nella Tabella A1, pari complessivamente 87.528 milioni di euro, di cui 8.446 milioni di euro relativi ad impegni programmatici;

gli investimenti della Tabella A, che riguardano esclusivamente le opere aventi i requisiti della integrale copertura finanziaria – tra cui la manutenzione straordinaria, l'adeguamento agli obblighi di legge e le tecnologie per la sicurezza – risultano pari complessivamente a 76.503 milioni di euro;

gli investimenti della Tabella A1 che, ai sensi dell'articolo 2, comma 232, della legge finanziaria 2010, si riferiscono a opere strategiche di complessità tecnica e di impegno finanziario rilevante finanziabili « a *tranches* », hanno richiesto uno stanziamento di 2.579 milioni di euro, con un impegno programmatico dello Stato pari a 8.446 milioni di euro (AV/AC Treviglio Brescia, Tunnel di Base del Brennero e AV/AC Milano Genova – Terzo valico dei Giovi);

a tali investimenti si aggiungono quelli di natura prettamente programmatica, stimati in 104.997 milioni di euro, che sono stati indicati in un annesso documento denominato « Opere programmatiche per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale » che ha raggruppato gli investimenti precedentemente ricompresi nelle Tabelle B, C, e D e fornisce elementi utili

alla programmazione pluriennale degli investimenti e alle iscrizioni delle relative coperture finanziarie;

rilevato altresì che:

lo schema di aggiornamento 2009 tiene conto delle misure di definanziamento degli investimenti disposte da atti normativi che hanno comportato una complessiva riduzione delle coperture finanziarie già contrattualizzate, per un ammontare pari a 3.677 milioni di euro, di cui 3669 milioni di euro per la Rete Convenzionale (capitolo 7122) e 8 milioni di euro per il Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli (capitolo 7124);

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa, per far fronte a tale definanziamento, hanno proceduto, sulla base dei criteri contenuti nella delibera CIPE n. 10 del 6 marzo 2009, a decurtare le risorse finanziarie non impegnate con atti negoziali con terzi, allocate nelle tabelle programmatiche;

poiché, tuttavia, tale riduzione non ha consentito di reperire l'intero ammontare richiesto, ma soltanto 3.068 milioni di euro, al fine di individuare ulteriori risorse si è attinto in parte alla Tabella A, limitatamente agli interventi previsti oltre l'arco di validità del contratto, per un importo complessivo pari a 255 milioni di euro, e in parte agli interessi intercalari AV/AC, per un ammontare pari a 346 milioni di euro;

considerato che, a fronte delle citate riduzioni, lo schema di aggiornamento 2009 prevede altresì l'utilizzo di ulteriori risorse disponibili rispetto all'aggiornamento 2008, pari complessivamente a 3.778 milioni di euro, derivanti da fonti UE e convenzioni con enti locali (1.432 milioni di euro), dalla legge obiettivo (1.317 milioni di euro) e dai fondi FAS (1.030 milioni di euro);

sottolineato che, come emerso nel corso dell'audizione informale dei Vertici di RFI:

ai fini della programmazione nazionale da iscrivere nella decisione di

finanza pubblica (DFP), il gestore dell'infrastruttura ha indicato la pianificazione dei fabbisogni di competenza per il periodo 2010-2013, confermando un elenco prioritario di esigenze irrinunciabili per un ammontare pari a euro 1.500 milioni per l'anno 2010, a euro 4.190 milioni per l'anno 2011, a euro 6.250 milioni per l'anno 2012 e a euro 4.472 milioni per l'anno 2013, a fronte delle quali non sono state ancora predisposte le necessarie risorse;

tra le predette esigenze figurano anche quelle relative alla manutenzione straordinaria, per le quali lo schema di aggiornamento 2009 reca la quota residua di finanziamenti disponibili a legislazione vigente per il nuovo ciclo quinquennale di manutenzione straordinaria 2007-2011, pari complessivamente 2.595 milioni di euro;

tali finanziamenti, tuttavia, dovranno essere integrati con ulteriori risorse da reperire negli anni 2011 e 2012 per un ammontare complessivo pari a 1.770 milioni di euro;

ritenuto pertanto che vi siano alcuni elementi di criticità che riguardano sia la programmazione relativa agli anni successivi al 2009, sia la sensibile decurtazione delle risorse destinate nell'anno 2009 agli investimenti programmatici che, sebbene non incida su atti negoziali stipulati con terzi, appare comunque suscettibile di determinare difficoltà o quanto meno ritardi nella realizzazione delle opere;

rilevata la necessità di assicurare la destinazione di risorse congrue e certe al finanziamento degli investimenti ferroviari, anche in vista della realizzazione di un adeguato riequilibrio tra le varie modalità di trasporto;

ravvisata l'esigenza di attribuire priorità agli investimenti di carattere strategico e di particolare rilevanza sociale quali gli interventi in materia di sicurezza, le opere connesse ai grandi corridoi europei e ai nodi ferroviari metropolitani;

ritenuto, infine, che, per soddisfare tali esigenze, sia opportuno non solo destinare nuove risorse finanziarie in occasione dei prossimi aggiornamenti del contratto di programma, ma anche introdurre modifiche alla legislazione vigente che consentano di attribuire a tale contratto il ruolo di strumento unico di formalizzazione tra lo Stato e Gestore dell'infrastruttura di impegni certi ed esigibili, superando la sua attuale struttura che, come rilevato anche dalla Corte dei conti, non è quella di un contratto vero e proprio bensì di un documento quadro la cui attuazione viene sottoposta alle indiscutibili esigenze di finanza pubblica,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

sia attribuita priorità agli investimenti in materia di sicurezza, alle opere

connesse ai grandi corridoi europei e ai nodi ferroviari metropolitani, destinando ad essi adeguate risorse finanziarie, anche alla luce della pianificazione dei fabbisogni di competenza elaborata dal gestore dell'infrastruttura per il periodo 2010-2013;

siano adottate opportune iniziative, anche di carattere legislativo, per attribuire al contratto di programma il ruolo di strumento unico di formalizzazione di impegni certi ed esigibili tra lo Stato e Gestore dell'infrastruttura, in modo che i fabbisogni riportati nel contratto stesso, compresi quelli relativi agli investimenti programmatici, non siano oggetto di frequenti rimodulazioni, ma costituiscano veri e propri impegni per lo Stato alla iscrizione in bilancio delle necessarie risorse finanziarie, consentendo la realizzazione delle opere nel rispetto dei tempi previsti.

ALLEGATO 5

**Schema di aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011
per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture
e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. (Atto n. 284).**

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa (Atto n. 284);

premessi che:

l'articolo 3, comma 2, del contratto di programma 2007-2011 stabilisce che, entro il mese di gennaio di ciascun anno, le parti definiscano eventuali modifiche ai contenuti delle Tabelle e delle Tavole allegate al contratto stesso, per tenere conto delle variazioni alle coperture finanziarie disposte dalla legge finanziaria e dalle leggi ad essa collegate per l'anno di riferimento;

per l'aggiornamento 2009, tuttavia, il citato termine contrattuale è stato prorogato, al fine di definire gli aspetti rilevanti evidenziati nel corso dell'interlocuzione tecnica tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa, a valle delle sedute del CIPE (6 marzo, 26 giugno, 15 luglio e 22 settembre 2009) in materia di programmazione e finanziamento delle opere strategiche;

tutto ciò ha comportato un lungo slittamento dei termini approvativi, determinando altresì un accavallamento con l'iter per l'aggiornamento 2010 e il rischio di una sovrapposizione anche con l'aggiornamento 2011;

rilevato che:

lo schema di aggiornamento 2009 classifica gli investimenti in due classi tipologiche: quelli ricompresi nella Tabella A e quelli inclusi nella Tabella A1, pari complessivamente 87.528 milioni di euro, di cui 8.446 milioni di euro relativi ad impegni programmatici;

gli investimenti della Tabella A, che riguardano esclusivamente le opere aventi i requisiti della integrale copertura finanziaria – tra cui la manutenzione straordinaria, l'adeguamento agli obblighi di legge e le tecnologie per la sicurezza – risultano pari complessivamente a 76.503 milioni di euro;

gli investimenti della Tabella A1 che, ai sensi dell'articolo 2, comma 232, della legge finanziaria 2010, si riferiscono a opere strategiche di complessità tecnica e di impegno finanziario rilevante finanziabili « a *tranches* », hanno richiesto uno stanziamento di 2.579 milioni di euro, con un impegno programmatico dello Stato pari a 8.446 milioni di euro (AV/AC Treviglio Brescia, Tunnel di Base del Brennero e AV/AC Milano Genova – Terzo valico dei Giovi);

a tali investimenti si aggiungono quelli di natura prettamente programmatica, stimati in 104.997 milioni di euro, che sono stati indicati in un annesso documento denominato « Opere programmatiche per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale » che ha raggruppato gli investimenti precedentemente ricompresi nelle Tabelle B, C, e D e fornisce elementi utili

alla programmazione pluriennale degli investimenti e alle iscrizioni delle relative coperture finanziarie;

rilevato altresì che:

lo schema di aggiornamento 2009 tiene conto delle misure di definanziamento degli investimenti disposte da atti normativi che hanno comportato una complessiva riduzione delle coperture finanziarie già contrattualizzate, per un ammontare pari a 3.677 milioni di euro, di cui 3669 milioni di euro per la Rete Convenzionale (capitolo 7122) e 8 milioni di euro per il Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli (capitolo 7124);

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa, per far fronte a tale definanziamento, hanno proceduto, sulla base dei criteri contenuti nella delibera CIPE n. 10 del 6 marzo 2009, a decurtare le risorse finanziarie non impegnate con atti negoziali con terzi, allocate nelle tabelle programmatiche;

poiché, tuttavia, tale riduzione non ha consentito di reperire l'intero ammontare richiesto, ma soltanto 3.068 milioni di euro, al fine di individuare ulteriori risorse si è attinto in parte alla Tabella A, limitatamente agli interventi previsti oltre l'arco di validità del contratto, per un importo complessivo pari a 255 milioni di euro, e in parte agli interessi intercalari AV/AC, per un ammontare pari a 346 milioni di euro;

considerato che, a fronte delle citate riduzioni, lo schema di aggiornamento 2009 prevede altresì l'utilizzo di ulteriori risorse disponibili rispetto all'aggiornamento 2008, pari complessivamente a 3.778 milioni di euro, derivanti da fonti UE e convenzioni con enti locali (1.432 milioni di euro), dalla legge obiettivo (1.317 milioni di euro) e dai fondi FAS (1.030 milioni di euro);

sottolineato che, come emerso nel corso dell'audizione informale dei Vertici di RFI:

ai fini della programmazione nazionale da iscrivere nella decisione di

finanza pubblica (DFP), il gestore dell'infrastruttura ha indicato la pianificazione dei fabbisogni di competenza per il periodo 2010-2013, confermando un elenco prioritario di esigenze irrinunciabili per un ammontare pari a euro 1.500 milioni per l'anno 2010, a euro 4.190 milioni per l'anno 2011, a euro 6.250 milioni per l'anno 2012 e a euro 4.472 milioni per l'anno 2013, a fronte delle quali non sono state ancora predisposte le necessarie risorse;

tra le predette esigenze figurano anche quelle relative alla manutenzione straordinaria, per le quali lo schema di aggiornamento 2009 reca la quota residua di finanziamenti disponibili a legislazione vigente per il nuovo ciclo quinquennale di manutenzione straordinaria 2007-2011, pari complessivamente 2.595 milioni di euro;

tali finanziamenti, tuttavia, dovranno essere integrati con ulteriori risorse da reperire negli anni 2011 e 2012 per un ammontare complessivo pari a 1.770 milioni di euro;

ritenuto pertanto che vi siano alcuni elementi di criticità che riguardano sia la programmazione relativa agli anni successivi al 2009, sia la sensibile decurtazione delle risorse destinate nell'anno 2009 agli investimenti programmatici che, sebbene non incida su atti negoziali stipulati con terzi, appare comunque suscettibile di determinare difficoltà o quanto meno ritardi nella realizzazione delle opere;

rilevata la necessità di assicurare la destinazione di risorse congrue e certe al finanziamento degli investimenti ferroviari, anche in vista della realizzazione di un adeguato riequilibrio tra le varie modalità di trasporto;

ravvisata l'esigenza di attribuire priorità agli investimenti di carattere strategico e di particolare rilevanza sociale quali gli interventi in materia di sicurezza, le opere connesse ai grandi corridoi europei e ai nodi ferroviari metropolitani;

ritenuto, infine, che, per soddisfare tali esigenze, sia opportuno non solo destinare nuove risorse finanziarie in occasione dei prossimi aggiornamenti del contratto di programma, ma anche introdurre modifiche alla legislazione vigente che consentano di attribuire a tale contratto il ruolo di strumento unico di formalizzazione tra lo Stato e Gestore dell'infrastruttura di impegni certi ed esigibili, superando la sua attuale struttura che, come rilevato anche dalla Corte dei conti, non è quella di un contratto vero e proprio bensì di un documento quadro la cui attuazione viene sottoposta alle indiscutibili esigenze di finanza pubblica,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

sia attribuita priorità agli investimenti in materia di sicurezza, alle opere

connesse ai grandi corridoi europei e ai nodi ferroviari metropolitani, destinando ad essi adeguate risorse finanziarie, anche alla luce della pianificazione dei fabbisogni di competenza elaborata dal gestore dell'infrastruttura per il periodo 2010-2013, con particolare riguardo alla necessità di riequilibrare i fabbisogni infrastrutturali presenti in alcune regioni;

siano adottate opportune iniziative, anche di carattere legislativo, per attribuire al contratto di programma il ruolo di strumento unico di formalizzazione di impegni certi ed esigibili tra lo Stato e Gestore dell'infrastruttura, in modo che i fabbisogni riportati nel contratto stesso, compresi quelli relativi agli investimenti programmatici, non siano oggetto di frequenti rimodulazioni, ma costituiscano veri e propri impegni per lo Stato alla iscrizione in bilancio delle necessarie risorse finanziarie, consentendo la realizzazione delle opere nel rispetto dei tempi previsti.