

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-04070 Oliverio: Necessità di rilanciare il porto di Gioia Tauro, anche attraverso una revisione delle concessioni demaniali, e di verificare gli investimenti operati dalla società terminalista Contship	300
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	307
5-04116 Marco Carra: Continui e ripetuti disservizi sulla linea ferroviaria Milano-Mantova .	301
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	309
5-04121 Toto: Bilancio della divisione cargo di Trenitalia, con particolare riguardo alle attività esercitate in regime di servizio universale e disponibilità della società al noleggio dei locomotori in disuso	301
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	311
5-04124 Delfino: Misure per lo sviluppo dell'aeroporto Levaldigi di Cuneo alla luce del piano di razionalizzazione del sistema aeroportuale	302
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	313

SEDE CONSULTIVA:

DL 225/10 proroga di termini previsti da disposizioni legislative e di interventi urgenti in materia tributaria e di sostegno alle imprese e alle famiglie. C. 4086 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione</i>)	302
<i>ALLEGATO 5 (Parere)</i>	314
<i>ERRATA CORRIGE</i>	306

INTERROGAZIONI

Giovedì 17 febbraio 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 9.30.

5-04070 Oliverio: Necessità di rilanciare il porto di Gioia Tauro, anche attraverso una revisione delle

concessioni demaniali, e di verificare gli investimenti operati dalla società terminalista Contship.

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

Nicodemo Nazzareno OLIVERIO (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario Giachino per la celerità con la quale è stata resa la risposta e per l'attenzione dimostrata da sempre sul tema della por-

tualità del Mezzogiorno, si dichiara tuttavia insoddisfatto per la scelta politica operata dal Governo su questo tema, con la quale si è voluta penalizzare la portualità meridionale. Nell'osservare che il volume di affari delle portualità è in crescita in molte aree del Paese, rileva tuttavia che il porto di Gioia Tauro non è dotato delle infrastrutture ferroviarie necessarie a renderlo efficiente e appetibile per le imprese di trasporto merci. Ritiene pertanto che il Governo avrebbe potuto inserire nel decreto-legge cosiddetto « mille proroghe » una disposizione volta a potenziare il porto di Gioia Tauro, che rappresenta un volano fondamentale di sviluppo per il Paese.

5-04116 Marco Carra: Continui e ripetuti disservizi sulla linea ferroviaria Milano-Mantova.

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

Marco CARRA (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario e il presidente della Commissione per la consueta celebrità con cui vengono rese le risposte agli atti di sindacato ispettivo. Nel sottolineare che l'atto di sindacato ispettivo è stato firmato da tutti i deputati mantovani, sia di maggioranza che di opposizione, rileva che sulla linea si registrano continui disservizi, che mal si conciliano con la situazione descritta dal rappresentante del Governo nella risposta al presente atto di sindacato ispettivo che fa seguito ad almeno quattro interrogazioni a sua firma proprio su questa materia recentemente svolte. Prende quindi atto favorevolmente della disponibilità del Governo a farsi promotore di un raccordo con le realtà territoriali e le imprese ferroviarie operanti in Lombardia, giudicandolo un gesto di grande sensibilità politica, anche in considerazione della difficoltà registratasi in passato di riuscire ad organizzare un incontro tra le

associazioni degli utenti, le imprese ferroviarie e l'assessore regionale ai trasporti al fine di pervenire alla soluzione delle questioni oggetto dell'interrogazione.

5-04121 Toto: Bilancio della divisione cargo di Trenitalia, con particolare riguardo alle attività esercitate in regime di servizio universale e disponibilità della società al noleggio dei locomotori in disuso.

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

Daniele TOTO (FLI), replicando, nel ringraziare il sottosegretario Giachino per la consueta puntualità nel rendere le risposte agli atti di sindacato ispettivo, esprime una certa sorpresa per i contenuti della risposta, giudicando la riduzione dell'offerta da parte di Trenitalia Cargo difficilmente conciliabile con la contribuzione che questa riceve da parte dello Stato per sostenere il servizio universale nelle regioni a scarsa domanda, e soprattutto nel meridione d'Italia. Ritiene, infatti, al riguardo che la rarefazione dell'offerta nelle regioni meridionali sia contraddittoria con la presenza, al sud, dell'importante porto di Gioia Tauro, e che il Governo dovrebbe attivare ogni utile intervento, anche inserendolo all'interno del Piano nazionale della logistica, volto alla promozione del trasporto su ferro che costituisce l'unica vera alternativa al trasporto merci su gomma, che nel medio lungo periodo, anche a causa delle conseguenze ambientali, dovrà essere inevitabilmente ridotto. Quanto ai locomotori in disuso, stando alle informazioni in suo possesso, questi risultano essere in numero rilevante e a tale riguardo giudica opportuno che la società Trenitalia Cargo al più presto ne permetta il noleggio da parte delle imprese

interessate, anche al fine di aumentare le prospettive di crescita del mercato ferroviario.

5-04124 Delfino: Misure per lo sviluppo dell'aeroporto Levaldigi di Cuneo alla luce del piano di razionalizzazione del sistema aeroportuale.

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

Teresio DELFINO (UdC), replicando, ringrazia il sottosegretario per aver voluto puntualmente e celermente rispondere ai tre quesiti posti nell'atto di sindacato ispettivo, ma si dichiara insoddisfatto della mancanza di coordinamento all'interno del Governo e, nel caso specifico, tra il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che fa registrare ritardi inaccettabili nell'emanazione del decreto che attribuisce alla società di gestione dell'aeroporto Levaldigi di Cuneo la concessione ventennale. Nel ringraziare il sottosegretario per aver compiuto tutti gli atti di competenza e per aver inoltre provveduto a sollecitare il Ministero dell'economia e delle finanze riguardo all'emanazione del citato decreto, osserva che la razionalizzazione del sistema aeroportuale nazionale non dovrebbe in alcun caso portare alla chiusura dell'aeroporto di Cuneo, che si caratterizza come unica infrastruttura efficiente nel territorio della provincia e che nel 2010 ha raggiunto un volume di passeggeri pari a 200 mila persone, superando ampiamente le prospettive di crescita formalizzate nell'anno precedente.

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

La seduta termina alle 10.

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 17 febbraio 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 10.

DL 225/10 proroga di termini previsti da disposizioni legislative e di interventi urgenti in materia tributaria e di sostegno alle imprese e alle famiglie.

C. 4086 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alle Commissioni I e V).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione.*)

La Commissione avvia l'esame del provvedimento in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, in sostituzione del relatore, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il parere sul decreto legge n. 225 del 2010, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e interventi urgenti in materia tributaria e di sostegno alle imprese e alle famiglie. Segnala che il decreto, approvato con numerose modifiche dal Senato, dovrà essere convertito entro il prossimo 27 febbraio.

Passando ad una breve illustrazione dei contenuti del provvedimento per le materie di competenza della IX Commissione, fa presente che l'articolo 1, comma 1, fissa al 31 marzo 2011 il termine di scadenza di una serie di termini e di regimi giuridici indicati nella tabella 1 – allegata dal testo del decreto – che hanno scadenza anteriore al 15 marzo 2011. Il comma 2 del medesimo articolo 1, prevede poi che, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere della Commissione parlamentare per la semplificazione, possa essere disposta l'ulteriore proroga fino al 31 dicembre 2011 del predetto termine.

Rileva che nell'ambito della tabella 1, le proroghe di interesse della Commissione

sono le seguenti: differimento del termine di cessazione del regime transitorio degli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, effettuati con modalità non conformi alla nuova disciplina introdotta dall'articolo 23-bis del decreto-legge n. 112 del 2008; proroga del termine entro il quale deve essere adottato, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, del decreto-legge n. 40 del 2010, il decreto ministeriale per la rideterminazione dei principi fondamentali di cui alla legge n. 21 del 1992, con riferimento ai servizi di taxi e di noleggio con conducente, allo scopo di assicurare omogeneità di applicazione di tale disciplina in ambito nazionale; proroga del termine per l'aggiornamento della misura dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione programmato, e del termine relativo alla decadenza dell'aggiornamento, nel caso i concessionari non presentino istanza di stipula del contratto di programma; proroga del termine per la conclusione di procedimenti di rilascio di alcune concessioni aeroportuali, in particolare dei procedimenti pendenti al 23 giugno 2005 (data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 96 del 2005, recante revisione del codice della navigazione), il cui termine di conclusione, originariamente fissato al 23 giugno 2006, è stato più volte prorogato, e viene ora fissato al 31 marzo 2011; proroga dell'applicazione della norma che introduce la prova pratica di guida del ciclomotore, recentemente introdotta dall'articolo 17 della legge n. 120 del 2010, originariamente fissata al 19 gennaio 2011; proroga del termine per l'emanazione del regolamento recante revisione dell'apparato organizzativo e funzionale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera, al fine di conformarne l'assetto, in maniera razionale ed efficiente, al primario obiettivo della completa liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo, nonché al mutato quadro ordinamentale; proroga in materia di attestazione dei requisiti di formazione del personale marittimo, disciplinata dal regolamento di attuazione della direttiva 2005/45/CE.

Ricorda inoltre che il comma 19, lettera a), proroga – fino al 31 dicembre 2011 ed esclusivamente per gli *Internet point*, ossia per gli esercizi pubblici che forniscono l'accesso ad Internet in via principale – l'obbligo della preventiva richiesta della licenza al questore, previsto dall'articolo 7 del decreto legge n. 144 del 2005, così che la licenza non è più richiesta per tutte quelle attività che mettono a disposizione il collegamento ad Internet quale servizio accessorio; osserva che restano fermi, negli *Internet point*, i controlli di polizia previsti dal testo unico delle leggi di pubblica sicurezza e le disposizioni del codice delle comunicazioni elettroniche; la lettera b) dispone l'abrogazione dei commi 4 e 5 del citato articolo 7, che concernente modalità di identificazione degli utenti, il monitoraggio delle operazioni e l'archiviazione dei dati.

Rileva che, oltre alle norme ora illustrate, il testo del decreto, a seguito delle modifiche introdotte dal Senato, contiene all'articolo 2 altre disposizioni di interesse della Commissione: il comma 1-*quater* introduce per gli aspiranti al certificato di idoneità alla guida di ciclomotore (e quadricicli leggeri) la possibilità di ottenere l'autorizzazione ad esercitarsi alla guida (cosiddetto foglio rosa), demandando le relative modalità ad un decreto ministeriale da emanarsi entro il 31 marzo 2011; il comma 2-*novies* modifica la normativa, introdotta dal decreto-legge n. 40 del 2010, della revoca dei finanziamenti concessi alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali e da queste non utilizzati, prevedendo che i fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, per le quali non sia stato pubblicato il relativo bando di gara entro il quinto anno dal trasferimento o dall'assegnazione, sono revocati entro il 15 marzo 2011; il comma 4-*decies* proroga, per l'anno 2011, l'applicazione degli interventi previsti dall'articolo 1, commi 927, 928 e 929 della legge n. 296 del 2006 (legge finanziaria 2007), autorizzando la spesa di 30 milioni di euro per il 2011 al fine del rifinanziamento del Fondo per il

passaggio al digitale; il comma 4-*duodecies* proroga al 31 dicembre 2011 la possibilità per piccole e medie imprese di autotrasporto merci per conto terzi di godere della garanzia dello Stato per l'acquisto di veicoli destinati al trasporto di merci ed apporta alcune modifiche alla normativa concernente l'attività di tali imprese; il comma 4-*sexiesdecies*, proroga al 31 marzo 2011 il termine per la sottoscrizione dei contratti relativi ai servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale soggetti agli obblighi di servizio pubblico; i commi 12-*bis* e 12-*ter* recano norme per continuità del servizio pubblico di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como, attribuendo 2 milioni di euro per il 2011 alla Gestione governativa navigazione laghi; il comma 12-*duodecies* apporta modifiche all'articolo 43, comma 12, del testo unico dei servizi di media audiovisivi, che prevede fino al 31 dicembre 2010 il divieto per i soggetti che esercitano l'attività televisiva in ambito nazionale attraverso più di una rete, di acquisire partecipazioni in imprese editrici di giornali quotidiani o partecipare alla costituzione di nuove imprese editrici di giornali quotidiani; fa presente che, oltre a prorogare il divieto fino al 31 dicembre 2012, il decreto ridefinisce l'ambito di applicazione del divieto, prevedendo che esso si applichi ai soggetti che esercitano l'attività televisiva in ambito nazionale su qualunque piattaforma che conseguono per ciascun anno ricavi superiori all'8 per cento dei ricavi complessivi del sistema integrato delle comunicazioni (SIC) o al 40 per cento dei ricavi del settore delle comunicazioni elettroniche. Rileva che viene inoltre introdotta una deroga al divieto qualora la partecipazione riguarda imprese editrici di giornali quotidiani diffusi unicamente in modalità elettronica. Il comma 17-*octies*, infine, introduce modifiche alla disciplina dell'attività di bancoposta svolta da Poste italiane SpA., al fine di applicare a tale attività gli istituti di vigilanza prudenziale, di competenza della Banca d'Italia: si dispone a carico di Poste italiane l'obbligo di costituire un patrimonio destinato esclusiva-

mente all'esercizio della predetta attività, cui dovrà applicarsi un regime di contabilità separata.

Mario VALDUCCI, *presidente*, in considerazione dell'imminente inizio delle votazioni in Assemblea, sospende la seduta che riprenderà al termine delle votazioni stesse.

La seduta sospesa alle 10.05, è ripresa alle 12.40.

Giorgio SIMEONI (Pdl), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole sul provvedimento in esame.

Mario LOVELLI (PD) manifesta la propria insoddisfazione per la proposta di parere favorevole del relatore. Ciò premesso, nel preannunciare la presentazione, presso le Commissioni competenti in sede referente e, se necessario, in Assemblea, di una serie di emendamenti volti a modificare il provvedimento, pone all'attenzione dei colleghi la disposizione di cui all'articolo 2, comma 4-*sexiesdecies*, con la quale si proroga al 31 marzo 2011 il termine per la sottoscrizione dei contratti relativi ai servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale soggetti agli obblighi di servizio pubblico e autorizza il Ministero dell'economia a corrispondere a Trenitalia le somme previste per gli anni 2009 e 2010 in relazione agli obblighi di servizio pubblico, facendo così rientrare la disposizione tra le proroghe onerose.

Sottolineando che la questione è di precipua competenza della IX Commissione, che tuttavia può esaminare la questione soltanto in sede consultiva, osserva che la disposizione prevede una proroga del tutto inopportuna per la sottoscrizione dei contratti, in presenza di una norma generale che prevede la loro sottoscrizione almeno tre mesi prima della loro entrata in vigore, autorizzando contestualmente l'erogazione a Trenitalia delle somme stanziare nel bilancio dello Stato per gli anni 2009 e 2010, in relazione agli obblighi di servizio pubblico. Nell'evidenziare i continui disservizi che si registrano nel

trasporto ferroviario, oggetto di numerosi atti di sindacato ispettivo che vengono svolti settimanalmente dalla Commissione, fa presente che, in data 17 dicembre 2009, è stato approvato dal CIPE lo schema di contratto di servizio con Trenitalia. Nel ricordare come tale contratto non risulti ancora sottoscritto, fa presente che non sono state rese note le risultanze dell'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario di viaggiatori e merci sulla media e lunga percorrenza, prevista dalla legge finanziaria 2008, che il Ministero avrebbe dovuto effettuare per verificare la possibilità di assicurare l'equilibrio tra costi e ricavi dei servizi nonché le eventuali azioni di miglioramento dell'efficienza. Propone, quindi, al relatore di introdurre un'osservazione nella proposta di parere, volta a valutare l'opportunità di riconsiderare il termine previsto per la sottoscrizione dei contratti di servizio per il trasporto ferroviario di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico.

Vincenzo GAROFALO (PdL) osserva che nel provvedimento in esame sono previste alcune proroghe largamente condivise tra le forze di maggioranza e di opposizione, come ad esempio la proroga dei termini per la rideterminazione dei principi fondamentali della regolazione dei servizi di taxi e di noleggio con conducente, l'introduzione del foglio rosa per la guida dei ciclomotori, e quindi anche delle *minicar*, e la disposizione relativa alla revoca dei fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, per le quali non sia stato pubblicato il relativo bando di gara entro il quinto anno dal trasferimento o dall'assegnazione. Nell'esprimere, quindi, una valutazione favorevole sul provvedimento, concorda con la proposta avanzata dal collega Lovelli di introdurre un'osservazione nel parere relativa al termine di sottoscrizione dei contratti di servizio ferroviari di interesse nazionale.

Carlo MONAI (IdV) osserva che il provvedimento, pur contenendo una serie di

disposizioni condivisibili, le declina tuttavia in un modo insoddisfacente, come dimostrano la proroga di soli due anni del divieto di incroci proprietari tra i soggetti che esercitano l'attività televisiva in ambito nazionale attraverso più di una rete e le imprese editrici di giornali quotidiani, in luogo dei cinque richiesti dalle opposizioni e la proroga del termine per la disciplina del servizio di noleggio con conducente, che viene attuata dal provvedimento per un termine assai breve e tale da non garantire una regolazione del settore in linea con i principi della concorrenza.

Marco DESIDERATI (LNP), nell'esprimere il parere favorevole del proprio gruppo sul provvedimento in esame, osserva che questo contiene alcune disposizioni di grande rilevanza per il settore del trasporto, tra le quali evidenzia la proroga del termine di entrata in vigore della nuova disciplina relativa ai servizi di noleggio con conducente, che costituisce una questione assai delicata e di difficile soluzione, rispetto alla quale giudica necessario che venga valutata l'opportunità di lasciare un ampio margine di azione alle regioni. Inoltre, sottolinea con favore la disposizione volta a prevedere, a carico di Poste italiane, l'obbligo di costituire un patrimonio destinato esclusivamente all'esercizio della predetta attività, cui dovrà applicarsi un regime di contabilità separata in modo da sottoporre l'attività bancaria esercitata da Poste alla vigilanza della Banca d'Italia.

Sandro BIASOTTI (PdL), nell'esprimere il parere favorevole del proprio gruppo sul provvedimento in esame, sottolinea l'importanza della disposizione avente ad oggetto la revoca degli stanziamenti statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, per le quali non sia stato pubblicato il bando entro il quinto anno dal trasferimento o dall'assegnazione, prevedendo altresì che una quota dei finanziamenti revocati, pari a 150 milioni di euro, venga destinata alle autorità portuali che hanno attivato investimento nell'ambito di grandi

infrastrutture portuali che risultino immediatamente cantierabili. Nell'osservare che tale disposizione cambia radicalmente l'approccio del Governo sui finanziamenti alle Autorità portuali e nel ribadire l'importanza, in particolare per la regione Liguria, concorda con le osservazioni formulate dal collega Lovelli in ordine al termine di sottoscrizione dei contratti di servizio ferroviari di interesse nazionale.

Giorgio SIMEONI (Pdl), *relatore*, tenuto conto degli esiti del dibattito, riformula la sua proposta di parere favorevole, introducendovi una osservazione che invita le Commissioni di merito a valutare la congruità della disposizione che prevede la proroga del termine per la sottoscrizione dei contratti relativi ai servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale, in relazione alla necessità di assicurare la funzionalità e l'efficienza del trasporto ferroviario (*vedi allegato 5*).

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO concorda con la proposta di parere del relatore, come riformulata.

La Commissione approva la proposta di del relatore, come riformulata.

La seduta termina alle 13.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* di martedì 15 febbraio 2011, pagina 160, prima colonna, trentottesima riga, sostituire le parole « della predetta società da verificare a cura del medesimo Ministero » con le seguenti: « del servizio universale da verificare a cura dell'Agenzia ».

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* di mercoledì 16 febbraio 2011, pagina 132, prima colonna, trentaquattresima riga, sostituire le parole « della predetta società da verificare a cura del medesimo Ministero » con le seguenti: « del servizio universale da verificare a cura dell'Agenzia ».

ALLEGATO 1

5-04070 Oliverio: Necessità di rilanciare il porto di Gioia Tauro, anche attraverso una revisione delle concessioni demaniali, e di verificare gli investimenti operati dalla società terminalista Contship.

TESTO DELLA RISPOSTA

L'iniziativa di realizzare una piattaforma logistica dell'alto Adriatico vede coinvolti, oltre che investitori privati, anche il Ministero degli Affari Esteri e questo Dicastero ai cui vertici è demandata ogni valutazione in merito, fermo restando l'apporto di ingenti capitali privati per l'esecuzione del progetto.

L'iniziativa non mira a penalizzare gli altri porti del Paese, bensì a creare strutture idonee a migliorare la competitività del « sistema Italia » nei riguardi degli altri scali europei in generale e quelli che si affacciano sul mar Mediterraneo. In particolare dobbiamo recuperare il tempo perduto di chi ha bloccato dragaggi ed iniziative logistiche previste nel Piano del 2006. Nel nuovo Piano Nazionale della logistica il ruolo dei porti è enfatizzato perché essi possono dare al nostro Paese una spinta aggiuntiva alla crescita economica di 5-7 miliardi di euro. Per quanto attiene il proficuo utilizzo del demanio marittimo si fa presente che nei porti dove sono presenti le Autorità portuali, le stesse sono preposte all'amministrazione delle aree demaniali ai sensi della legge 84/94 percependone i relativi canoni.

In particolare, le entrate registrate nei bilanci dell'Autorità portuale di Gioia Tauro per tale tipologia hanno evidenziato negli ultimi anni un costante aumento passando da 1,49 milioni di tonnellate nel 2006 a 1,65 nel 2007, 1,91 nel 2008 e 2,41 nel 2009 (ultimo dato disponibile).

L'importanza del porto di Gioia Tauro, peraltro, non è mai stata pena-

lizzata nell'attribuzione di finanziamenti pubblici, infatti l'Autorità portuale calabrese è stata destinataria di contributi (con riferimento soltanto a quelli direttamente accordati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esclusi, pertanto, altri finanziamenti riconducibili ad altre leggi o di provenienza regionale) per oltre 251 milioni di euro dal 1998 ad oggi, attraverso le seguenti leggi: legge 413/1998 euro 36,1 milioni; legge 488/1999 e 388/2000 euro 48,6 milioni; legge 166/2002 euro 87,4 milioni; legge 296/2006 euro 79,0 milioni.

Anche grazie ai finanziamenti statali, come espressamente evidenziato dall'ente, il porto di Gioia Tauro è in grado di soddisfare pienamente le esigenze delle linee di navigazione interessate a fare uso dello scalo, sia con riferimento alle infrastrutture che ai servizi operativi.

A tale proposito si significa che i lavori di infrastrutturazione realizzati, sia quelli in corso di esecuzione sia quelli programmati dall'Autorità portuale a sostegno dell'ammodernamento del porto, rispondono alle richieste del mercato e sono in grado di conservare al porto di Gioia Tauro il ruolo di principale porto hub del Mediterraneo.

Si segnala, infine, che per garantire lo sviluppo dell'area portuale e retroportuale di Gioia Tauro, con decreto del Presidente della Repubblica del 23 maggio 2007 si è provveduto alla nomina di un Commissario straordinario del Governo, oggi sosti-

tuito dal Commissario delegato per effetto del comma 2, dell'articolo 22-*sexies* del decreto-legge n. 248 del 2007.

In merito alla richiesta di rivedere con un'iniziativa normativa la materia in tema di concessioni demaniali in ambito portuale, va ricordato che nell'ambito dell'or-

ganico disegno di legge di revisione della legge n. 84 del 1994 presentato dal Governo si interviene appunto sulla materia e sulle procedure di determinazione dei canoni demaniali marittimi con riferimento alle concessioni da rilasciarsi nel contesto dei porti italiani.

ALLEGATO 2

5-04116 Marco Carra: Continui e ripetuti disservizi sulla linea ferroviaria Milano-Mantova.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il servizio ferroviario di interesse pendolare tra Mantova e Milano, sia per quanto riguarda gli aspetti infrastrutturali sia per quelli trasportistici, come ricordato peraltro dagli stessi Deputati interroganti, era stato oggetto, lo scorso 19 gennaio, di una accurata risposta all'interrogazione 5-04013. Pur confermando l'attualità degli elementi a suo tempo forniti, l'analisi dell'andamento dei servizi ferroviari in questione relativi agli 8 giorni seguenti la risposta resa al predetto atto e la data di presentazione dell'interrogazione oggi in esame, ha reso necessaria una ulteriore richiesta di elementi a Ferrovie dello Stato S.p.a..

Non si può omettere di ricordare nuovamente, sia ai Deputati interrogante sia alla Commissione, che i servizi di trasporto ferroviario di carattere regionale rientrano oramai nelle competenze esclusive delle singole amministrazioni regionali che, come oramai ben noto, stipulano direttamente, quindi senza possibilità di intervento alcuno da parte dello Stato, contratti di servizio con le imprese ferroviarie in base alle proprie necessità di trasporto e alle disponibilità finanziarie.

Nel caso specifico, la competenza è della Regione Lombardia che, peraltro, promuove periodicamente incontri specifici con gli Enti Locali del territorio e con le Associazioni dei pendolari, per la verifica dell'andamento del servizio sulle varie direttrici regionali e per l'esame delle problematiche connesse.

Ciò premesso, sulla base di quanto reso noto dalla Società TLN, che gestisce i servizi ferroviari a carattere regionale

della Lombardia, si evidenzia che, al fine di migliorare la regolarità del servizio sulla linea Mantova-Milano, sono stati recentemente adottati ulteriori provvedimenti, tra cui:

costante monitoraggio del sistema di sicurezza e marcia dei treni (SCMT) in coordinamento tra TLN e RFI;

sempre in coordinamento tra le due Società, intensificazione dei flussi comunicativi tra la stazione di Cremona e il Deposito di Cremona per l'ottimizzazione della gestione sia degli arrivi/partenze e piazzamenti/ricoveri dei treni, che della marcia degli stessi e degli incroci nella tratta Codogno-Cremona-Mantova;

rimodulazione delle tracce orarie con cadenzamento, per dare stabilità alla circolazione nella tratta a binario unico (Mantova-Codogno);

presenziamento, con personale dedicato, della marcia dei treni provenienti da Piacenza, verificandone la regolarità ed evitando eventuali interferenze di circolazione nella tratta Codogno-Milano;

monitoraggi mirati sulla qualità del materiale rotabile, in servizio sulle linee interessate.

In merito agli specifici episodi citati dagli Interroganti e riferiti al trascorso mese di gennaio, Ferrovie dello Stato ha fornito un quadro esplicativo degli inconvenienti accorsi.

Relativamente all'episodio di lunedì 17 gennaio, il treno Regionale 2652 è stato

parzialmente soppresso per problemi di trazione (materiale rotabile) nella stazione di Cotogno.

Relativamente all'episodio di martedì 18 gennaio, i treni Regionali 2647 e 2650 hanno subito ritardo, a seguito di avarie di tipo infrastrutturale avvenute, rispettivamente, nelle stazioni di Codogno e Ponte D'Adda.

Relativamente all'episodio di venerdì 21 gennaio, non risultano treni del pomeriggio arrivati a Mantova con un ritardo di oltre 5 ore; è presumibile che il riferimento possa essere al Regionale 2661 che, per un'avaria al sistema di telecomando (che ha comportato – per effetto domino – ripercussioni sulla regolarità della circolazione in fascia serale), è arrivato a Mantova con un ritardo di 3 ore e 22 minuti.

Relativamente all'episodio di lunedì 24 gennaio: il Regionale 2650 (a cui probabilmente gli Interroganti si riferiscono) è arrivato nella stazione di Milano Centrale con 21 minuti di ritardo per un inconveniente alla linea aerea di alimentazione nei pressi del Bivio Melegnano.

Per quanto riguarda il livello di puntualità della direttrice Mantova-Milano, si conferma il trend di miglioramento: nel 2010 la percentuale media dei treni giunti a destinazione entro 5 minuti dall'orario di arrivo previsto è stata dell'81 per cento (contro il 78 per cento del 2009), nel dicembre scorso tale percentuale si è attestata all'82 per cento (contro il 79 per cento del dicembre 2009), nel gennaio 2011 ha raggiunto l'85 per cento e, nell'ultima settimana dello stesso mese, ha toccato il 92 per cento.

Per quanto riguarda la specifica richiesta rivolta al Governo, non si può che confermare la disponibilità a farsi promotori di ogni utile raccordo con tutte le realtà territoriali e le imprese ferroviarie operanti sui servizi ferroviari nella regione Lombardia, seppure nei limiti degli ambiti di competenza istituzionalmente attribuiti alle amministrazioni locali e all'autorità dello Stato.

In ogni caso per i ritardi il Governo si scusa con i cittadini interessati.

ALLEGATO 3

5-04121 Toto: Bilancio della divisione cargo di Trenitalia, con particolare riguardo alle attività esercitate in regime di servizio universale e disponibilità della società al noleggio dei locomotori in disuso.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito all'atto parlamentare in esame, riguardante le attività svolte dalla Divisione Cargo di Trenitalia, nonché il relativo andamento economico, si rappresenta quanto segue.

A seguito della liberalizzazione anche del settore ferroviario, l'effetto principale che si è venuto a determinare è una consistente riduzione d'offerta, indotta essenzialmente dalla razionalizzazione dei perimetri degli ex-monopolisti, che devono sempre più operare in una logica di equilibrio economico.

Tale riduzione d'offerta riguarda dei servizi che non attraggono l'interesse delle nuove Imprese entrate sul mercato – sia per la maggiore onerosità di gestione che per la marginalità dei mercati serviti – le quali, invece, si inseriscono prevalentemente in competizione su flussi e segmenti di traffico già esistenti e più redditizi.

Tra i segmenti di traffico «meno attrattivi» rientrano anche i servizi per il trasporto delle merci nelle regioni meridionali, i cui flussi sono – da sempre – caratterizzati da problemi di rarefazione delle destinazioni e sbilanciamento nella direzione dello spostamento delle merci (treni carichi da nord a sud e scarichi in direzione inversa).

Questi traffici rientrano nel cosiddetto «servizio universale» e, per poter essere effettuati sono contribuiti dallo Stato in una normale dinamica fornitore-cliente, formalizzata attraverso un Contratto di Servizio; ciò per evitare che il processo di concentrazione nelle aree a domanda attrattiva si traduca in un definitivo im-

perimento dell'offerta di servizi ferroviari in territori svantaggiati dalle caratteristiche di sbilanciamento e rarefazione della domanda precedentemente citate.

Va, peraltro, sottolineato che, nel caso specifico, non si tratta di trasferimenti pubblici a «fondo perduto» (tali quindi da influenzare la libera concorrenza), ma di pagamenti – che, peraltro, risultano inferiori al costo delle prestazioni fornite – per effettuare attività di trasporto ferroviario in aree a scarsa domanda, dove nessun'altra impresa ferroviaria considera conveniente investire, a causa dell'inevitabile scarto tra costi e ricavi (sia attuali che potenziali).

Per quanto concerne l'andamento dei «conti» della Divisione Cargo di Trenitalia è opportuna qualche considerazione preliminare sulla situazione complessiva in cui quest'ultima si trova ad operare; si tratta di un contesto caratterizzato da una forte competizione, sia intermodale (il trasporto su gomma è preponderante nel nostro Paese ed è polverizzato in un numero rilevante di piccole imprese) sia intramodale visto che il trasporto ferroviario delle merci in Italia è liberalizzato da 10 anni.

Peraltro, si è anche in presenza di un regime caratterizzato da regole contrattuali disomogenee tra le diverse imprese ferroviarie attive in Italia, tra cui quelle che costituiscono sostanzialmente emanazioni dei principali «*incumbents*» europei.

Pur in questo contesto particolarmente complesso e difficoltoso, nel quinquennio

2006/2010, la Divisione Cargo di Trenitalia ha ridotto le proprie perdite di oltre il 70 per cento ed ha avviato un programma di risanamento finalizzato a raggiungere l'equilibrio economico entro il 2012.

Relativamente, infine, ai locomotori ai quali fa riferimento l'Interrogante, si conferma che, per effetto della contrazione della domanda conseguente alla nota situazione di congiuntura economica, solo alcuni mezzi sono stati temporaneamente accantonati, mentre la maggior parte è in

esercizio. La Divisione Cargo di Trenitalia ritiene possibile valutare eventuali richieste di noleggio, da inquadrarsi nell'ambito di accordi commerciali di collaborazione con imprese interessate.

Voglio comunque rassicurare l'onorevole interrogante riguardo all'attenzione del Governo sul tema del cargo ferroviario, testimoniato da quanto contenuto nel nuovo Piano nazionale della logistica e dal recente decreto del Ministro Matteoli sul cosiddetto «ferro bonus».

ALLEGATO 4

5-04124 Delfino: Misure per lo sviluppo dell'aeroporto Levaldigi di Cuneo alla luce del piano di razionalizzazione del sistema aeroportuale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto concerne la formalizzazione della concessione ventennale, si rappresenta che l'ENAC e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno da tempo concluso gli adempimenti di competenza.

Il 4 ottobre 2010, il decreto interministeriale per l'affidamento della concessione, sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è stato inoltrato al Ministero dell'Economia e delle Finanze, ed essendo ancora in attesa del relativo riscontro, ho provveduto a sollecitarlo proprio stamane.

Con riferimento alla questione della continuità territoriale presso lo scalo di Cuneo sollevata dall'interrogante, si rappresenta quanto segue.

L'articolo 16, paragrafo 11 del regolamento 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme comuni per la prestazione dei servizi aerei nella Comunità dispone che: « Si ritiene che un onere di servizio pubblico sia scaduto se sulla rotta soggetta a tale onere non è stato effettuato alcun servizio aereo di linea per un periodo di dodici mesi. »

A tal riguardo, si evidenzia che l'ultima imposizione di oneri per il collegamento Cuneo-Roma è stata pubblicata in data 5 febbraio 2009, G.U.U.E. C 29, e prevedeva l'entrata in vigore degli oneri alla data del 4 agosto 2009. La gara, bandita il 31 marzo 2009, G.U.U.E. C 75, è andata deserta. È trascorso quindi più di un anno

senza che nessuno manifestasse l'intenzione di riproporre una nuova gara o una nuova imposizione.

Pertanto, ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 11 del citato regolamento comunitario l'onere di servizio sul collegamento in questione è da considerarsi scaduto.

Infine, riguardo le preoccupazioni sollevate dall'interrogante circa l'ipotesi di razionalizzazione degli aeroporti da parte dell'ENAC a seguito di uno studio sul sistema aeroportuale italiano si rappresenta quanto segue.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha commissionato ad ENAC uno studio per il Sistema Aeroportuale Italiano finalizzato ad analizzare le realtà aeroportuali nazionali al fine di delineare la fotografia dell'attuale sistema, nonché fornire elementi per valutare gli indirizzi in merito allo sviluppo strategico degli aeroporti e delle infrastrutture che ne garantiscono l'accessibilità e l'integrazione con il territorio. Tale studio, quindi, non ha avuto ad oggetto l'individuazione delle strutture aeroportuali che possono essere dismesse o ridimensionate, ma lo sviluppo del trasporto aereo in una dimensione di sinergia con le altre forme di trasporto presenti nel territorio.

In ultimo ritengo importante che vengano verificate le relazioni tra gli aeroporti di Cuneo e di Torino, per attivare le importanti sinergie che potrebbero determinarsi.

ALLEGATO 5

DL 225/10 proroga di termini previsti da disposizioni legislative e di interventi urgenti in materia tributaria e di sostegno alle imprese e alle famiglie. (C. 4086 Governo, approvato dal Senato).

PARERE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 225, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e di interventi urgenti in materia tributaria e di sostegno alle imprese e alle famiglie » (C. 4086, Governo, approvato dal Senato),

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

con riferimento all'articolo 2, comma 4-*sexiesdecies*, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di considerare la congruità della disposizione che prevede la proroga del termine per la sottoscrizione dei contratti relativi ai servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale, in relazione alla necessità di assicurare la funzionalità e l'efficienza del trasporto ferroviario.