

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

7-00697 Meta: Mancata ricezione dei canali Rai nel territorio di confine tra Veneto e Friuli-Venezia Giulia conseguente al passaggio dal sistema televisivo analogico a quello digitale (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>)	80
---	----

SEDE CONSULTIVA:

Norme per la regolazione dei rapporti tra lo Stato e la Chiesa di Gesù Cristo dei santi degli ultimi giorni, in attuazione dell'articolo 8, terzo comma, della Costituzione. C. 4716 Governo, approvato dalla 1 ^a Commissione permanente del Senato. (Parere alla I Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	83
Legge comunitaria 2011. C. 4623 Governo (Parere alla XIV Commissione) (<i>Seguito dell'esame di emendamenti e rinvio</i>)	84

SEDE REFERENTE:

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche. Testo unificato C. 3681 Velo e C. 4296 Nastri (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	85
--	----

INTERROGAZIONI:

5-05744 Garofalo: Modalità di riorganizzazione del servizio di trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza da e per la Sicilia	87
ALLEGATO 1 (<i>Testo della risposta</i>)	90
5-05774 Laratta: Notevole riduzione dei collegamenti ferroviari da e per il Mezzogiorno, soprattutto in riferimento alle aree interne	88
ALLEGATO 2 (<i>Testo della risposta</i>)	92
5-05799 Dal Moro: Obbligo per gli automobilisti di essere muniti di pneumatici invernali o di avere a bordo mezzi che consentano la marcia su neve o ghiaccio	88
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	94
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	89
AVVERTENZA	89

RISOLUZIONI

Mercoledì 11 gennaio 2012. – Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. – Interviene il sottosegretario di Stato allo sviluppo economico Massimo Vari.

La seduta comincia alle 12.

7-00697 Meta: Mancata ricezione dei canali Rai nel territorio di confine tra Veneto e Friuli-Venezia Giulia conseguente al passaggio dal sistema televisivo analogico a quello digitale.
(*Seguito della discussione e rinvio*).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviata nella seduta del 19 ottobre 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, chiede al sottosegretario Vari di precisare quale sia la posizione del Governo rispetto all'atto di indirizzo in esame e, in particolare, se essa sia conforme a quella espressa dall'allora sottosegretario per lo sviluppo economico, Stefano Saglia, che nel corso della precedente seduta, aveva proposto alcune riformulazioni alla parte dispositiva dell'atto di indirizzo in esame.

Il sottosegretario Massimo VARI ricorda che nella seduta del 19 ottobre 2011 l'onorevole Saglia si era soffermato, con dovizia di particolari, sul tema oggetto di questa risoluzione, sia per quanto concerne le problematiche generali riguardanti il passaggio dal sistema analogico al digitale terrestre, sia per quanto riguarda gli aspetti più specifici relativi alla dislocazione degli impianti Rai destinati agli utenti del Veneto, richiamando, tra l'altro, a dimostrazione dell'impegno del Ministero nella fase di transizione al digitale terrestre, l'avvenuta istituzione di un *call center* volto a fornire ogni informazione in merito al passaggio al digitale incluse le procedure di sintonizzazione dei *decoder*. Rammenta che l'onorevole Saglia ha precisato, tra l'altro, che la Rai ha segnalato di non avere impianti attivi dalla postazione di Piancavallo, sicchè è probabile che nella risoluzione si voglia far riferimento all'impianto di Pordenone Castaldia che diffonde il multiplex 1 con RAI 3 – TGR Friuli-Venezia Giulia per gli utenti friulani. Nel rinviare a quanto già esposto dal rappresentante del Governo nella predetta seduta, ricorda che, nella stessa occasione, l'onorevole Saglia aveva fatto riserva di approfondire taluni degli impegni richiesti al Governo.

Ciò premesso, ritiene che i primi due impegni contenuti nella risoluzione – ossia quello di porre in essere i necessari interventi tecnici, con particolare riferimento ai ripetitori di Piancavallo al fine di potenziare il segnale Rai e così consentire ai cittadini del Veneto orientale e del basso Friuli di poter finalmente avere accesso alla visione dei programmi Rai nonché quello di utilizzare le risorse già

destinate allo scopo dal precedente Governo e da quello attuale, in accoglimento dell'ordine del giorno così come ricordato in premessa – non possano essere accolti in quanto, la Rai ha segnalato di non possedere impianti attivi dalla postazione di Piancavallo e che gli utenti residenti nel Veneto orientale e, in particolare, nella provincia di Venezia, possono ricevere il Mux 1, che veicola RAI 1, RAI 2 e RAI 3 – TGR Veneto, dall'impianto di Monte Venda sul canale 5 VHF e che al tempo stesso, quelli residenti nel Veneto settentrionale possono ricevere il segnale del Mux 1 dall'impianto di Col Visentin sul canale 9 VHF (canalizzazione europea), in polarizzazione orizzontale. Sottolinea, inoltre, che a loro volta, gli utenti friulani possono ricevere il Mux 1 con RAI 3 – TGR Friuli-Venezia Giulia dall'impianto di Pordenone Castaldia mentre i cittadini veneti, che lamentano di ricevere il TG3 della Rai del Friuli e non il TGR del Veneto, potrebbero risolvere il loro problema, secondo quanto affermato dalla Rai, attraverso il corretto puntamento dell'antenna verso i citati impianti.

Quanto alla richiesta di valutare ogni attività da porre in essere nei confronti della Rai a fronte dell'evidente mancato adempimento degli obblighi previsti dal vigente contratto di servizio propone di riformulare l'impegno come segue: « a valutare, ove le difficoltà di ricezione del segnale dovessero persistere, nonostante gli accorgimenti suggeriti dalla Rai, se si possa configurare violazione al vigente contratto di servizio ».

Quanto infine alla richiesta di assumere iniziative, anche normative, per prevedere forme di indennizzo in favore di quei cittadini che hanno sostenuto spese documentate per effettuare interventi tecnici sulle antenne in seguito al passaggio al digitale terrestre, osserva che l'impegno non può essere accolto, in quanto da ultime verifiche non risultano esserci risorse disponibili oltre a quanto già erogato dal precedente Governo alla concessionaria del servizio pubblico, nella fase del passaggio al digitale terrestre nella regione

in questione, avvenuto già nel 2010, che ha utilizzato e destinato tali fondi per l'adeguamento delle proprie strutture.

Rodolfo Giuliano VIOLA (PD), nel ringraziare il sottosegretario per gli approfondimenti effettuati sulla questione oggetto della risoluzione, si dichiara del tutto insoddisfatto della posizione assunta dal Governo, che ritiene del tutto prona rispetto alle richieste della concessionaria del servizio pubblico televisivo nonché superficiale in quanto essa, a fronte delle numerose lamentele provenienti dai cittadini, si affida ad una lettura acritica di quanto affermato dalla Rai. Infatti, a suo avviso, il potenziamento del segnale nell'impianto di Castaldia, che si trova assai vicino a quello di Piancavallo, eviterebbe ai cittadini l'obbligo di un diverso puntamento dell'antenna, che costituisce comunque un onere aggiuntivo per l'utenza. Nel fare presente che numerosi cittadini hanno attivato forme di protesta paventando anche il mancato pagamento del canone, che viene percepito non già come un'imposta, ma come un corrispettivo per il servizio reso, osserva che dal precedente Governo era stato preso un impegno volto a destinare parte delle risorse per il passaggio al digitale alla risoluzione dei problemi individuati nella zona di confine tra Veneto e Friuli. Chiede pertanto al Governo di effettuare un'ulteriore riflessione riguardo alla risoluzione che è ampiamente condivisa dai gruppi parlamentari, al fine di migliorare il servizio televisivo e di restituire fiducia ai cittadini.

Marco DESIDERATI (LNP), nel ringraziare il rappresentante del Governo, esprime la condivisione del gruppo della Lega rispetto a quanto affermato dal collega Viola. Nel rilevare che anche in passato sono stati affrontati temi simili, osserva che in questo caso si tratta di una questione particolarmente rilevante perché investe un territorio esteso e in particolare coinvolge i cittadini del Veneto che da alcuni dati statistici in suo possesso non risultano essere evasori del canone di abbonamento alle radiodiffusioni. Pream-

nuncia quindi la presentazione di una risoluzione di analogo contenuto da parte del proprio gruppo in cui si chiederà l'esenzione dal pagamento del canone di abbonamento fino al momento in cui la concessionaria non sarà in grado di risolvere i problemi tecnici che impediscono la ricezione del segnale nelle zone indicate.

Carlo MONAI (IdV), nel dare il benvenuto al rappresentante del Governo e nel condividere le osservazioni del collega Viola, ritiene che le riformulazioni alla risoluzione non possano essere tali da scaricare sugli utenti un onere che deve essere mantenuto in capo alla concessionaria del servizio radiotelevisivo pubblico. Nel ritenere quindi che possa essere espunto dal testo della risoluzione l'impegno concernente il risarcimento economico dei cittadini che hanno operato interventi a proprie spese sulle antenne domestiche, versando il Paese in un momento in cui si chiedono grandi sacrifici, osserva tuttavia che tale rinuncia debba essere bilanciata con un'iniziativa tempestiva che dia ai cittadini un segnale forte che vada nella direzione di una soluzione del problema che non sembra avere il grado di semplicità che la Rai enuncia.

Vincenzo GAROFALO (PdL), nell'osservare che la questione posta dalla risoluzione è sentita da tutti i gruppi parlamentari, auspicando il raggiungimento di un punto di mediazione che soddisfi tutte le posizioni, sottolinea che il rapporto tra il Governo e la concessionaria radiotelevisiva pubblica deve in ogni caso garantire ai cittadini la fruizione dei servizi da questa resi.

Il sottosegretario Massimo VARI, nel prendere atto delle considerazioni svolte dal firmatario della risoluzione e dagli altri deputati intervenuti, si riserva di svolgere ulteriori approfondimenti.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.25.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 11 gennaio 2012. – Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 12.25.

Norme per la regolazione dei rapporti tra lo Stato e la Chiesa di Gesù Cristo dei santi degli ultimi giorni, in attuazione dell'articolo 8, terzo comma, della Costituzione.

C. 4716 Governo, approvato dalla 1^a Commissione permanente del Senato.

(Parere alla I Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Silvia VELO (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere alla III Commissione Affari esteri sul disegno di legge C. 4716, approvato in sede deliberante dalla I Commissione del Senato, che regola i rapporti tra lo Stato Italiano e la Chiesa di Gesù Cristo dei santi degli ultimi giorni, sulla base dell'allegata intesa stipulata il 4 aprile 2007.

Nel rammentare che la Chiesa di Gesù Cristo dei santi degli ultimi giorni, meglio conosciuta come Chiesa mormone, è stata fondata nel 1830 a Fayette, nello Stato di New York (USA), da Joseph Smith, ricorda che l'articolo 8, terzo comma, della Costituzione richiede espressamente che i rapporti tra lo Stato e le confessioni religiose diverse dalla cattolica siano regolati per legge, sulla base di intese con le relative rappresentanze. Sottolinea inoltre che il procedimento previsto da tale norma limita il compito del Parlamento alla semplice verifica della congruità dei contenuti dell'intesa rispetto alle specificità della confessione religiosa e che non è quindi ammissibile, nel procedimento all'esame, alcun tipo di intervento modificativo, in

quanto i contenuti della legge risultano predeterminati in sede di negoziato tra il Governo e le rappresentanze della confessione religiosa.

Passando ad una breve disamina dei contenuti del provvedimento, fra le norme di principale rilievo segnala l'articolo 2, che riconosce il diritto di professare e praticare la religione della Chiesa, di insegnarla ed osservarla in qualsiasi forma, individuale od associata, assicurando la piena libertà di riunione e di manifestazione del pensiero. Viene, altresì, contemplata la libertà dei rappresentanti della Chiesa di distribuire gratuitamente pubblicazioni, atti, stampati e libri riguardanti la religione della Chiesa. Inoltre, l'articolo in esame dispone che, nel quadro della pianificazione delle radiofrequenze, si tiene conto delle richieste, presentate dalle emittenti gestite dalla Chiesa operanti in ambito locale, relative alla disponibilità di bacini di utenza idonei a favorire l'economicità della gestione e un'adeguata pluralità di emittenti in conformità alla disciplina del settore.

L'articolo 3 riconosce l'autonomia della Chiesa, che può liberamente organizzarsi secondo i propri ordinamenti e disciplinarsi in base al proprio statuto. L'articolo 12, in tema di istruzione, riconosce agli alunni il diritto di non avvalersi di insegnamenti religiosi; a tale fine l'ordinamento scolastico provvede a che l'insegnamento religioso non abbia luogo secondo orari e modalità che abbiano per gli studenti effetti comunque discriminanti e che non siano previste forme di insegnamento religioso diffuso nello svolgimento dei programmi di altre discipline. L'articolo 13 riconosce il diritto di istituire scuole e istituti di educazione, nonché l'equipollenza del trattamento scolastico con gli studenti delle scuole pubbliche alle scuole cui sia riconosciuta la parità. L'articolo 14 riconosce effetti civili ai matrimoni celebrati davanti a ministri di culto della Chiesa. Gli articoli da 17 a 23 disciplinano il regime degli enti religiosi avuto riguardo al riconoscimento degli enti aventi fine di religione o di culto, solo o congiunto con i fini di istruzione, assistenza e benefi-

cenza; il mutamento degli enti stessi; la revoca del riconoscimento; l'iscrizione nel registro delle persone giuridiche; il regime tributario degli enti.

In conclusione, considerato che il provvedimento non presenta profili problematici dal punto di vista delle competenze della Commissione, propone di esprimere un parere favorevole sul disegno di legge in esame.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

Legge comunitaria 2011.

C. 4623 Governo.

(Parere alla XIV Commissione).

(Seguito dell'esame di emendamenti e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame della proposta emendativa al provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 14 dicembre 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nel ricordare di aver illustrato, nella seduta del 14 dicembre 2011, in sostituzione del relatore, il contenuto della proposta emendativa 5.027 del Governo, formulando una proposta di parere favorevole, rammenta altresì che nella medesima seduta la Commissione, all'esito della discussione, aveva deciso di rinviare la votazione al fine di approfondire ulteriormente il contenuto del predetto articolo aggiuntivo, con particolare riguardo ad alcuni profili di criticità che erano emersi nel corso dell'esame. In proposito, sottolinea come il principale aspetto di criticità riguardasse il rapporto tra l'Autorità nazionale di vigilanza istituita dall'articolo aggiuntivo in oggetto e l'Autorità di regolazione con competenza nel settore dei trasporti, prevista dal decreto-legge cosiddetto «salva Italia». In particolare evidenzia che l'individuazione dell'ENAC quale Autorità nazionale di vigilanza per un periodo transitorio, se da un lato è giustificata dall'esigenza di rispondere alla procedura di

infrazione avviata dalla Commissione europea nei confronti dell'Italia, dall'altro lato potrebbe non risultare sufficiente a sanare i rilievi mossi in sede europea dal momento che l'inserimento di tale previsione nel disegno di legge comunitaria non assicura tempi certi e tempestivi in ordine all'entrata in vigore della nuova disciplina.

Il sottosegretario Guido IMPROTA osserva che a seguito di alcune verifiche condotte in prima persona conseguenti alle perplessità manifestate dalla Commissione sulla disciplina oggetto dell'emendamento, ritiene che l'articolo 3 possa essere riformulato prevedendo in ogni caso l'affidamento all'ENAC delle funzioni aeroportuali in via temporanea e, qualora i regolamenti di delegificazione di cui all'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011 non trovassero attuazione nei termini previsti – ossia entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del medesimo decreto-legge – attribuire tali funzioni automaticamente, senza ulteriori passaggi normativi, alla Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Carlo MONAI (IdV), sottolineando la rilevanza del tema in esame, ritiene che la sovrapposizione dei due provvedimenti legislativi possa essere risolta nel senso di individuare in prima battuta nell'ENAC l'Autorità preposta a svolgere tali funzioni, al fine, sia di rispondere ai rilievi mossi in sede europea, sia anche di dare continuità al settore.

Giacomo TERRANOVA (Misto) non condivide la proposta del sottosegretario di far confluire le funzioni all'interno della Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo, qualora trascorresse invano il termine di sei mesi previsto per l'emanazione dei citati regolamenti di delegificazione. Ritiene preferibile, come soluzione *medio tempore*, quella di affidare le funzioni all'ENAC, che è già competente nel settore, in modo da fornire certezza agli operatori in merito agli interlocutori

istituzionali, evitando la frammentazione di competenze tra diversi organismi attualmente vigente.

Michele Pompeo META (PD), nell'apprezzare il tentativo di mediazione del sottosegretario Improta, ritiene tuttavia necessario un ulteriore approfondimento, dal momento che si tratta di una materia complessa. Sottolineando che sarebbe utile, a tali fini, avere gli orientamenti del Governo sulle modalità di istituzione dell'Autorità dei trasporti prevista dal decreto-legge «salva Italia» e nel ribadire la necessità di essere adempienti nei confronti dell'Europa, sottolinea che il Governo potrebbe anche adottare un provvedimento di urgenza senza affidare al disegno di legge comunitaria, che ha tempi di approvazione incerti, la soluzione della questione. Ritiene in conclusione che il processo di istituzione della nuova Autorità dei trasporti debba essere seguito con molta attenzione e non debbano essere compiute dal Governo operazioni che hanno il rischio di opacizzare tale percorso.

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

La seduta termina alle 12.50.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 11 gennaio 2012. – Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 12.50.

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche.

Testo unificato C. 3681 Velo e C. 4296 Nastri.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta dell'11 ottobre 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dopo aver ricordato che nella seduta dell'11 ottobre 2011 la Commissione aveva concluso l'esame degli emendamenti riferiti al testo unificato a suo tempo elaborato e che successivamente tale testo, come modificato dagli emendamenti approvati, era stato trasmesso alle Commissioni competenti per il parere, segnala che tutte le Commissioni interessate hanno espresso il parere di propria competenza ad esclusione della Commissione Bilancio. In particolare, evidenzia che il presidente della Commissione Bilancio ha indirizzato alla presidenza della Commissione una nota, evidenziando alcuni profili di criticità in merito alle conseguenze di carattere finanziario derivanti dal provvedimento. Chiede, quindi, al relatore quali iniziative intenda adottare alla luce degli approfondimenti svolti dalla Commissione Bilancio.

Daniele TOTO (FLpTP), *relatore*, ricorda preliminarmente che, in data 25 ottobre 2011, la Commissione Bilancio, alla luce dei profili problematici di carattere finanziario recati dal provvedimento – evidenziati sia dal relatore sia dal Governo – ha deliberato di richiedere al Governo la predisposizione della relazione tecnica. Fa presente, inoltre, che il Ministero dell'economia e delle finanze ha verificato negativamente la predetta relazione tecnica, in quanto non quantifica adeguatamente gli effetti finanziari del testo unificato e le relative coperture. In particolare, relativamente all'articolo 2, che attribuisce ulteriori compiti alla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia evidenzia dubbi circa l'effettiva sostenibilità di tali compiti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Quanto all'articolo 3-bis, che disciplina il Comitato interregionale per l'intermodalità e la logistica, e che non reca la quantificazione e

la copertura degli oneri finanziari sussistenti, in quanto di esigua entità, il Ministero dell'economia ha fatto presente che per la quantificazione di tali oneri risulta necessaria la predisposizione di un quadro aggiornato delle risorse, con relative proiezioni pluriennali. In ordine all'articolo 4-bis, che prevede l'individuazione, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dei progetti per la realizzazione e l'implementazione degli interporti e delle piattaforme logistiche territoriali – rispetto al quale il provvedimento non quantifica i nuovi oneri né indica i mezzi di copertura ma rinvia a futuri documenti di bilancio i correlati finanziamenti – il Ministero dell'economia e delle finanze ha fatto altresì presente che tale procedura non risulta corretta perché determina una programmazione di interventi senza alcun riferimento ai finanziamenti disponibili a legislazione vigente, comportando un potenziale utilizzo di risorse per la progettazione o per l'avvio di interventi che non hanno alcuna certezza di essere avviati o portati a termine, fattispecie censurata dalla Corte dei conti. Rileva che il Ministero dell'economia e delle finanze ha altresì evidenziato come la relazione tecnica non quantifichi adeguatamente gli oneri né individui le relative modalità di copertura delle restanti disposizioni e che, per le ragioni sopra esposte, ha pertanto ritenuto di non poter verificare positivamente la relazione tecnica. Come anticipato dal presidente Valducci, la Commissione Bilancio, con lettera del proprio presidente, ha quindi sottolineato le criticità del provvedimento, al fine di permettere alla Commissione di riesaminare il testo e di adottare le determinazioni ritenute più opportune.

Alla luce di tali rilievi, si riserva pertanto di proporre eventuali emendamenti al testo unificato al fine di superare tali criticità, anche valutando la possibilità di eliminare alcune modifiche introdotte nel corso dell'esame del testo originario.

Il sottosegretario Guido IMPROTA, nel ribadire in primo luogo la piena condivisione del Governo in ordine alle finalità

della proposta di legge, consistente nella volontà di introdurre una disciplina quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche, fa presente che – considerati i rilievi mossi dalla Commissione Bilancio, e la natura specifica degli stessi, il Governo ritiene necessaria una rimeditazione volta a consentire il superamento dei rilievi richiamati dal Presidente della citata Commissione. Inoltre, preso atto della nota trasmessa dal Presidente della Commissione Bilancio al Presidente della Commissione Trasporti, nella quale vengono evidenziate le criticità del provvedimento, sottolinea che il Governo intende offrire il massimo contributo affinché possa essere rielaborato un testo unificato che realizzi un'equilibrata sintesi tra il lavoro istruttorio già svolto e le criticità economiche emerse nel corso dell'esame della relazione tecnica di accompagnamento.

Silvia VELO (PD), nel ricordare che la Commissione ha effettuato un lavoro molto intenso sul provvedimento in esame, in relazione alla proposta del relatore, chiede che venga effettuata un'attenta ricognizione delle modifiche introdotte nel testo, salvaguardando quelle ampiamente condivise che non rientrano nelle fattispecie individuate dal Governo. Esprime quindi la propria perplessità rispetto ad alcune osservazioni formulate dal Ministero dell'economia e delle finanze, come ad esempio quella relativa all'articolo 2, in quanto attraverso tale articolo vengono attribuiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti meri compiti di programmazione che appare difficile non possano essere da questo svolti con le risorse umane e materiali ad esso assegnate dalla legislazione vigente. In ultimo, osserva che il rilievo mosso rispetto all'utilizzo di risorse per la progettazione o per l'avvio di interventi che non hanno certezza di essere realizzati, pur essendo corretto dal punto di vista formale inibisce l'effettuazione di progetti preliminari che sono tuttavia indispensabili per il reperimento delle risorse necessarie da parte degli investitori.

Daniele TOTO (FLpTP), *relatore*, nel ricordare alla collega Velo che il testo unificato risulta profondamente modificato rispetto al testo originario da lei presentato, per lo più a causa di richieste di modifica effettuate dal precedente Governo, ritiene utile che venga effettuata una ulteriore riflessione sul testo al fine di superare le criticità emerse.

Vincenzo GAROFALO (PdL), nel ritenere condivisibile la proposta del relatore, chiede al rappresentante del Governo se è possibile conoscere l'entità di alcune risorse destinate agli interporti, a seguito di convenzioni stipulate nell'anno 2002.

Il sottosegretario Guido IMPROTA, nel ribadire quanto già affermato nell'intervento precedente, sottolinea che il Ministero sta effettuando una ricognizione delle risorse destinate agli interporti e anticipa all'onorevole Garofalo che l'interporto di Catania sarà oggetto della prossima riunione del CIPE. Nel riconfermare la piena disponibilità del Governo ad entrare nel merito del provvedimento e a collaborare per l'elaborazione di un nuovo testo che superi le criticità che si sono evidenziate, auspica che questo possa pervenire in tempi rapidi all'approvazione.

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

La seduta termina alle 13.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 11 gennaio 2012. – Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 13.

5-05744 Garofalo: Modalità di riorganizzazione del servizio di trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza da e per la Sicilia.

Il sottosegretario Guido IMPROTA, nel rispondere all'interrogazione in titolo nei

termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*), aggiunge che, essendo la vertenza ormai discussa a livello regionale, risulta difficile avere un quadro preciso della situazione che al momento sembrerebbe vedere ricollocati circa 350 addetti.

Vincenzo GAROFALO (PdL), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, della quale si dichiara tuttavia insoddisfatto, osserva che affrontare la questione posta nell'atto di sindacato ispettivo in termini di vertenza è, a suo avviso, sbagliato e contraddittorio rispetto alle scelte di indirizzo manifestate dal Governo all'inizio del proprio mandato, tra le quali il mantenimento e l'implementazione dei posti di lavoro in luogo del ricorso agli ammortizzatori sociali. In ordine alla questione dei treni notturni, osserva che la società FS Spa aveva annunciato che tali servizi sarebbero stati razionalizzati, mentre invece si assiste a un drastico ridimensionamento dei servizi di trasporto universale, motivati da una contrazione della domanda. Sottolinea che fino a pochi anni fa il servizio di trasporto ferroviario da Roma a Milano era soggetto a una richiesta ben più esigua di quella attuale, in quanto le Ferrovie offrivano su tale tratta un servizio non adeguato ed evidenzia come tale divario sia stato recuperato investendo ingenti risorse nel servizio e permettendo quindi di farlo diventare competitivo anche rispetto alla modalità aerea. Nel sottolineare che il servizio ferroviario prestato dal sud al nord è del tutto inadeguato, il materiale rotabile è vetusto, il servizio è stato ulteriormente ridotto e per raggiungere Milano partendo da Palermo occorrono circa 17 ore, ritiene che l'azionista non possa accettare che la politica del trasporto ferroviario venga decisa da un'azienda, che è destinataria di contratto di servizio pubblico, ma che ha pubblicamente dichiarato di rispondere solo alle norme del codice civile che impongono il pareggio di bilancio. Riguardo al tavolo regionale che si è aperto in seguito alla vertenza sul con-

tratto, dal quale emerge l'ipotesi di assorbimento di una parte di lavoratori, ritiene che non si possa affrontare la situazione in questi termini e che le modifiche apportate al servizio ferroviario non debbano essere penalizzanti per gli utenti né in termini economici né in termini di dilatazione dei tempi di percorrenza e auspica quindi che il Governo possa istituire un tavolo di confronto dove far valere il proprio ruolo nei confronti della società concessionaria del servizio di trasporto ferroviario.

5-05774 Laratta: Notevole riduzione dei collegamenti ferroviari da e per il Mezzogiorno, soprattutto in riferimento alle aree interne.

Il sottosegretario Guido IMPROTA, nel rispondere all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*), aggiunge che in data odierna si è tenuta la prima riunione del tavolo, i cui lavori dovrebbero vedere la conclusione entro il mese di febbraio.

Francesco LARATTA (PD), replicando, nel ritenere positiva l'istituzione di un tavolo di confronto, sottolinea che il trasporto su ferro nel Mezzogiorno è di una qualità tale da creare condizioni di disparità e squilibrio dei cittadini calabresi rispetto agli altri. Nell'osservare che con l'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario i tagli prodotti al servizio hanno di fatto cancellato la ragione sociale di Trenitalia nelle regioni del Mezzogiorno e soprattutto in Calabria, osserva che tale regione è di fatto paralizzata in quanto non ha la possibilità di garantire un trasporto efficace ai cittadini né dal punto di vista ferroviario né dal punto di vista stradale. Nel ribadire il malcontento dell'utenza ferroviaria rispetto alle decisioni assunte a seguito dell'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario, a seguito del quale non sono per esempio presenti corse da Roma verso il sud dopo le ore 17.15, osserva che i pochi treni rimasti in servizio hanno una vita media assai elevata e offrono pertanto un servizio del tutto

inadeguato, tanto che il Comune di Sidero ha proposto ai cittadini di avviare una *class action* contro Trenitalia, di cui ha dato notizia in questi giorni il Corriere della Calabria. Auspica, infine, che l'azione intrapresa dal Governo possa far riconsiderare la politica del trasporto ferroviario nel Mezzogiorno e che le ferrovie, che tanto hanno contribuito al riscatto delle regioni meridionali negli anni '50 e '60, possano continuare a offrire un servizio indispensabile per la comunità.

5-05799 Dal Moro: Obbligo per gli automobilisti di essere muniti di pneumatici invernali o di avere a bordo mezzi che consentano la marcia su neve o ghiaccio.

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

Gian Pietro DAL MORO (PD), replicando, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta resa, ritiene che debba essere trovata una soluzione ad alcuni aspetti della disciplina vigente che, a suo giudizio, creano delle disomogeneità nel territorio. Osserva infatti che, laddove una strada attraversa più province, si verifica il caso che ci siano obblighi diversi a seconda dei territori attraversati. Inoltre, rileva che il fenomeno nevoso in conseguenza del quale è previsto l'obbligo di pneumatici invernali ovvero di dispositivi atti a permettere la marcia su neve e su ghiaccio è molto raro nei centri urbani e che quindi andrebbe opportunamente operata una differenza tra le zone di montagna e le altre. Nel sottolineare inoltre che la possibilità di utilizzare i pneumatici invernali anche quando lo strato di neve è molto sottile, diversamente dalle catene, induce gli automobilisti a utilizzare i primi che risultano assai più costosi e ha incentivato la creazione di un mercato parallelo, invita il sottosegretario a fare uno sforzo ulteriore di approfondimento e ad acquisire l'esperienza di questo primo periodo di applicazione della legge al fine di migliorarne le disposizioni che, come nel

caso oggetto dell'atto di sindacato ispettivo, presentano alcune contraddizioni.

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

La seduta termina alle 13.30.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.30 alle 13.40.

AVVERTENZA

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

INTERROGAZIONI

5-05685 Contento: Obbligo per gli automobilisti di avere catene da neve a bordo dei propri veicoli.

ALLEGATO 1

5-05744 Garofalo: Modalità di riorganizzazione del servizio di trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza da e per la Sicilia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto i treni di media e lunga percorrenza di collegamento con la Sicilia rientrano nella tipologia di treni classificati come « Servizio universale », ovvero di quei servizi che per poter essere effettuati necessitano di una contribuzione, definita nell'ambito di un Contratto di Servizio, in quanto presentano un conto economico negativo.

L'offerta ferroviaria assicurata dal Contratto di Servizio pubblico valido per il 2009-2014 garantisce i collegamenti necessari alla continuità territoriale di aree collocate nel sud del Paese con il territorio nazionale, caratterizzati da una domanda particolarmente debole e quindi da un elevato differenziale tra costi e ricavi.

In attesa di una ripermimetrazione dei servizi contribuiti il vettore ferroviario, nell'ambito delle sue scelte aziendali, ha ritenuto di tener conto delle perdite evidenziate nell'ultimo periodo, che si attestano a circa 134 milioni di euro per Panno 2011.

In tale ottica, ferme restando le tratte servite che costituiscono elemento imprescindibile del servizio universale, si è reso necessario procedere ad una parziale rimodulazione dei servizi offerti. Ciò si è tradotto in una riduzione della percorrenza dei treni notte da e per la Sicilia, più costosi e meno frequentati, in coerenza con la tendenza in atto sui mercati europei, ma senza pregiudicare la possibilità da parte dell'utenza di raggiungere le destinazioni finali.

Al riguardo, occorre evidenziare che in Italia, negli ultimi 10 anni, la domanda relativa ai treni notturni è scesa del 66 per cento, con un picco del 20 per cento solo

nell'ultimo anno, per effetto – soprattutto – dell'aggressiva concorrenza delle compagnie aeree *low cost* e della velocizzazione dei servizi giorno a seguito dell'attivazione dell'AV, che porta la clientela a preferire questi ultimi, sia per il *comfort* di viaggio che per i tempi di percorrenza.

In conseguenza di tale situazione e in assenza di risorse aggiuntive da parte dello Stato, considerata l'attuale congiuntura economica, con il nuovo orario in vigore dall'11 dicembre scorso, sulla base delle indicazioni condivise con il Ministero che qui rappresento, è stato definito e attuato un programma di rimodulazione dei collegamenti di Servizio Universale che consente di avviare un percorso di riequilibrio economico del Contratto, e che prevede, in particolare, l'attestamento sull'« *hub* » di Roma degli attuali collegamenti notturni da/per il Nord Italia, le cui relative destinazioni possono essere raggiunte con interscambio con i servizi AV (e viceversa) – a prezzi agevolati per l'utenza del Sud Italia – e con una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza complessivi.

Come riconosciuto dagli stessi Onorevoli Interroganti, nessuna modifica è stata, invece, introdotta per i treni diurni da e per la Sicilia.

Per quanto attiene, da ultimo, alle problematiche occupazionali, Ferrovie dello Stato ha precisato che per il personale dipendente di Trenitalia è stato programmato il riassorbimento nell'ambito del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane delle eccedenze derivanti da una minore esigenza di impiego in determinate mansioni.

Per il personale di accompagnamento non dipendente da Trenitalia, il bando di gara per il riaffidamento del servizio ha previsto l'impegno da parte dell'Impresa aggiudicataria all'impiego del personale già utilizzato dal precedente affidatario (cosiddetta «clausola sociale»), in misura corrispondente ai volumi di attività oggetto del nuovo contratto.

Per l'ulteriore personale che non troverà utile collocazione in tale ambito, il Gruppo Ferrovie dello Stato, allo scopo di risolvere le situazioni di forte sofferenza e disagio dei lavoratori, ha assunto l'impegno di garantire, entro i prossimi 24 mesi, la progressiva ricollocazione di tutti coloro i quali non abbiano trovato impiego nell'ambito della prosecuzione dei precedenti appalti relativi ai così detti «treni notte».

Sempre il Gruppo Ferrovie dello Stato ha evidenziato che, tenuto conto delle peculiarità territoriali, il sopra indicato termine massimo di 24 mesi potrebbe essere ulteriormente ridotto: è questo il caso della Lombardia, laddove – in considerazione della circostanza che anche talune aziende locali non appartenenti al Gruppo contribuiscono al riassorbimento dei lavoratori – è stato possibile assumere l'impegno di ricollocare il personale di cui trattasi entro 12 mesi. Il 30 dicembre, infatti, è stato siglato un primo accordo presso la Regione Lombardia nell'ambito del quale si è trovata una soluzione occupazionale per 152 unità, mentre con le Regioni Sicilia, Lazio e Piemonte è già stata calendarizzata una serie di incontri finalizzati alla soluzione del caso.

ALLEGATO 2

5-05774 Laratta: Notevole riduzione dei collegamenti ferroviari da e per il Mezzogiorno, soprattutto in riferimento alle aree interne**TESTO DELLA RISPOSTA**

I servizi di trasporto ferroviario passeggeri offerto da Trenitalia su tutto il territorio nazionale e, quindi, anche per le regioni del Sud del Paese, comprendono come è noto il servizio universale, i servizi a mercato e il servizio regionale.

Il « Servizio Universale » include i treni di media lunga-percorrenza che necessitano di una contribuzione pubblica, definita nell'ambito di un Contratto di Servizio, in quanto presentano un conto economico negativo.

L'offerta ferroviaria assicurata dal Contratto di Servizio valido per il 2009-2014 garantisce i collegamenti necessari alla continuità territoriale di aree collocate nel sud del Paese con il territorio nazionale, caratterizzati da una domanda particolarmente debole e, quindi, da un elevato differenziale tra costi e ricavi.

In attesa di una ripermutazione dei servizi contribuiti il vettore ferroviario ha ritenuto di tener conto delle perdite evidenziate nell'ultimo periodo, che si attestano a circa 134 milioni di euro per l'anno 2011.

In tale ottica, ferme restando le tratte servite che costituiscono elemento imprescindibile del servizio universale, si è reso necessario procedere ad una parziale rimodulazione dei servizi offerti. Ciò si è tradotto in una riduzione della percorrenza dei treni notte, più costosi e meno frequentati, in coerenza con la tendenza in atto sui mercati europei, ma senza pregiudicare la possibilità da parte dell'utenza di raggiungere le destinazioni finali.

Al riguardo, occorre evidenziare che in Italia, negli ultimi 10 anni, la domanda relativa ai treni notturni è scesa del 66 per

cento, con un picco del 20 per cento solo nell'ultimo anno, per effetto – soprattutto – dell'aggressiva concorrenza delle compagnie aeree *low cost* e della velocizzazione dei servizi giorno a seguito dell'attivazione dell'AV, che porta la clientela a preferire questi ultimi, sia per il *comfort* di viaggio che per i tempi di percorrenza.

In conseguenza di tale situazione e in assenza di risorse aggiuntive da parte dello Stato, considerata l'attuale congiuntura economica, con il nuovo orario in vigore dall'11 dicembre scorso, sulla base delle indicazioni condivise con il Ministero che qui rappresento, è stato definito e attuato un programma di rimodulazione dei collegamenti di Servizio Universale che consente di avviare un percorso di riequilibrio economico dei Contratti, e che prevede, in particolare, l'attestamento sull'« *hub* » di Roma degli attuali collegamenti notturni da/per il Nord Italia, le cui relative destinazioni possono essere raggiunte con interscambio con i servizi AV (e viceversa) – a prezzi agevolati per l'utenza del Sud Italia – e con una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza complessivi.

Per quanto riguarda i « Servizi a Mercato » rappresento che gli stessi sono effettuati, in via esclusiva, a rischio di impresa in quanto non destinatari di corrispettivo pubblico e, pertanto, la programmazione di detti collegamenti ferroviari è legata unicamente a logiche di mercato.

Per quanto attiene, infine, al « Servizio Regionale », premetto che la programmazione e gestione di tale ultimo servizio (che assicura principalmente la mobilità dei viaggiatori pendolari di cui è cenno nell'odierna interrogazione) è di competenza

delle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da specifici 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.

La sostanziale diminuzione dei servizi ferroviari regionali è conseguente ai minori trasferimenti finanziari effettuati dallo Stato alle Regioni ai sensi dell'articolo 14 del decreto-legge 31 maggio 2010 n. 78, convertito nella legge 30 luglio 2010 n. 122, che ha imposto agli enti regionali di individuare, secondo criteri di priorità, i servizi di trasporto pubblico da garantire.

La tematica in argomento è stata oggetto di esame in sede di Conferenza unificata Stato-Regioni al fine di trovare una soluzione legislativa della problematica *de qua*, soluzione che il Governo ha inteso favorire mediante il disposto del-

l'articolo 30, comma 3, del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito con modificazioni dalla legge n. 214 del 2011, il quale ha incrementato di 800 M€, a decorrere dal 2012, le disponibilità del fondo, istituito per il finanziamento del trasporto pubblico locale anche ferroviario, di cui all'articolo 21, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111.

Evidenzio, da ultimo, l'accordo dello scorso 21 dicembre 2011, raggiunto tra Governo, Regioni e Comuni, sulle risorse da destinare al trasporto locale su ferro.

Nell'ambito dell'intesa citata, è stata, tra l'altro, concordata l'apertura di un tavolo sui temi della razionalizzazione e dell'efficientamento del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alle azioni più urgenti da intraprendere a partire dall'anno corrente.

ALLEGATO 3

5-05799 Dal Moro: Obbligo per gli automobilisti di essere muniti di pneumatici invernali o di avere a bordo mezzi che consentano la marcia su neve o ghiaccio

TESTO DELLA RISPOSTA

Come è noto, l'articolo 1, comma 1, della legge n. 120 del 29 luglio 2010 (Disposizioni in materia di sicurezza stradale) ha sostituito l'articolo 6, comma 4, lettera e), del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della Strada).

Per effetto di tale modifica, l'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'articolo 5, comma 3, del Codice della Strada, prescrivere che i veicoli siano muniti ovvero abbiano a bordo mezzi antisdrucchiolevoli o pneumatici invernali idonei alla marcia su neve o su ghiaccio.

L'imposizione di tale obbligo è stata ribadita anche nella circolare ministeriale DPSSPS n. 300/A/11310/10/101/3/3/9 del 12 maggio 2010 del Ministero dell'interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza in base alla quale « per effetto della nuova previsione normativa l'ente proprietario della strada ovvero il sindaco nei centri abitati potrà imporre l'obbligo di avere a bordo dei veicoli tali mezzi antisdrucchiolevoli anche quando non c'è una concreta previsione dei predetti fenomeni meteorologici o la neve non è in atto ».

Come precisato dal Ministero dell'interno, la norma viene incontro alle esigenze di fluidificazione del traffico e di prevenzione di blocchi della circolazione, soprattutto su lunghi percorsi extracittadini quando la presenza di neve o ghiaccio, statisticamente prevedibile in una certa parte del periodo invernale, non consentirebbe più agli utenti in transito di munirsi efficacemente di tali mezzi antisdrucchiolevoli senza incidere significativamente sulla regolarità della circolazione.

Con riferimento a quanto segnalato, poi, in merito all'assenza di una adeguata segnaletica, in ottemperanza a quanto previsto dalle anzidette norme, il Ministero che rappresento ha autorizzato alcuni schemi segnaletici al fine di uniformare l'indicazione di tale prescrizione sulla rete stradale extraurbana del territorio nazionale e sulle autostrade (segnaletica rispettivamente a fondo blu o verde). Tali schemi segnaletici prevedono pannelli indicanti il periodo temporale di vigenza e la tratta stradale interessata.

Senza dubbio l'uniformità del periodo temporale di vigenza garantirebbe condizioni omogenee su tutta la rete nazionale, tuttavia tale esigenza, peraltro non imposta dalla legge, non può essere soddisfatta, in considerazione delle diverse condizioni climatiche nei vari ambiti territoriali.

Per quanto attiene, da ultimo, al pregiudizio economico che la nuova disposizione sembrerebbe arrecare agli automobilisti, nel premettere che il citato articolo non impone esclusivamente l'obbligo dell'equipaggiamento di pneumatici invernali, ma prevede, in via alternativa, la possibilità di dotarsi di mezzi antisdrucchiolevoli senz'altro più economici, non posso fare a meno di evidenziare gli assai rilevanti costi sostenuti dall'intera comunità, sia in termini monetari che sociali, nella ricorrenza, da ultimo, della sostanziale paralisi delle tratte autostradali registratasi nello scorso dicembre 2010, e ricollegabile, in gran parte, proprio alla carenza di equipaggiamenti idonei alla marcia su neve e ghiaccio a bordo degli autoveicoli.