

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Documento di economia e finanza 2014. Doc. LVII, n. 2 e Allegati (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	212
--	-----

RISOLUZIONI:

7-00078 Tullo: Riconversione del vecchio ponte ferroviario tra Ostiglia e Revere (MN) in sede stradale. (<i>Seguito della discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione n. 8-00050</i>)	215
<i>ALLEGATO 1 (Nuovo testo approvato dalla Commissione)</i>	220
7-00152 Garofalo: Mobilità nell'area dello Stretto di Messina (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>)	216

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-02631 Nardi: Interventi per la sicurezza della circolazione sulla strada statale SS1 Aurelia, anche alla luce del progetto definitivo dell'autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia	217
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	221
5-02632 Catalano: Decisioni conseguenti alla procedura di infrazione promossa dall'Unione europea per il presunto aiuto di Stato concesso alla società SEA Handling SpA	217
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	223
5-02633 Biasotti: Partecipazione della regione alle procedure relative alle convenzioni per il trasporto marittimo con la Sardegna anche al fine di evitare speculazioni da parte delle compagnie di navigazione	218
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	225
5-02634 Dell'Orco: Riduzione dei servizi ferroviari in ambito nazionale e necessità di revisione delle procedure di sottoscrizione dei contratti di servizio regionali	218
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	226
5-02635 Marguerettaz: Assenza di un vincolo di destinazione delle risorse precedentemente stanziati per il collegamento ferroviario Piemonte-Valle d'Aosta	218
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i>	228
5-02636 Mognato: Modalità di realizzazione del collegamento ferroviario dell'aeroporto « Marco Polo » di Venezia con la linea ferroviaria ad alta velocità Venezia-Trieste	219
<i>ALLEGATO 7 (Testo della risposta)</i>	229
5-02637 Piepoli: Potenziamento del sistema ferroviario del Friuli Venezia Giulia, con particolare riferimento al nodo di Udine	219
<i>ALLEGATO 8 (Testo della risposta)</i>	230

SEDE CONSULTIVA

Martedì 15 aprile 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso de Caro.

La seduta comincia alle 13.30.**Documento di economia e finanza 2014.**

Doc. LVII, n. 2 e Allegati.

(Parere alla V Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Lorenza BONACCORSI (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare il Documento di economia e finanza 2014. Sottolinea che il Documento, nella sua prima parte (programma di stabilità dell'Italia), aggiorna il quadro degli obiettivi di finanza pubblica italiani. Osserva al riguardo che il Governo rivede prudenzialmente al ribasso il tasso di crescita del PIL nel 2014, collocandolo allo 0,8 per cento, rispetto all'1,3 per cento in precedenza previsto. Si prevede invece una crescita dell'1,3 per cento nel 2015. L'indebitamento netto programmatico per il 2014 è confermato al 2,6 per cento, in linea con il dato tendenziale e, conseguentemente, non si ravvisa la necessità di manovre correttive per l'anno in corso. Per gli anni successivi, l'indebitamento netto programmatico è stimato per il 2015 all'1,8 per cento (a fronte di un 2 per cento tendenziale) e per il 2016 allo 0,9 per cento (a fronte di un 1,5 per cento tendenziale). In termini strutturali, cioè al

netto del ciclo economico, l'indebitamento programmatico sarà dello 0,6 per cento nel 2014 e dello 0,1 per cento per cento nel 2015, mentre nel 2016 sarà raggiunto il pareggio strutturale di bilancio.

Rileva che, rispetto alla nota di aggiornamento al DEF del settembre 2013, il raggiungimento del pareggio strutturale di bilancio è differito di un anno, dal 2015 al 2016. Il pareggio strutturale rappresenta l'obiettivo di medio termine previsto per l'Italia dall'Unione europea; a sua volta tale obiettivo di medio termine, ai sensi della legge n. 243 del 2012, assume rilievo ai fini della verifica del rispetto del vincolo « dell'equilibrio tra le entrate e le spese del bilancio » previsto dal nuovo articolo 81 della Costituzione. In tal senso il programma contiene anche la relazione che il nuovo articolo 81 prevede sia trasmessa al Parlamento per giustificare in presenza di eventi eccezionali il ricorso all'indebitamento. Ricorda che il medesimo articolo 81 prevede che ciascuna Camera, a maggioranza assoluta dei componenti, autorizzi il ricorso all'indebitamento.

Evidenzia che il valore del rapporto debito pubblico/PIL rimane significativamente alto. Sottolinea comunque che gli obiettivi programmatici prevedono l'avvio di un percorso di riduzione: si prevede, al netto dei sostegni ai Paesi oggetto di assistenza finanziaria da parte dell'Unione europea (Grecia, Portogallo) un valore del 131,1 per cento nel 2014, del 129,5 per cento nel 2015 e del 126,6 per cento nel 2016 (la nota di aggiornamento al DEF di settembre 2013 prevedeva 125,8 per cento nel 2014, 122,7 per cento nel 2015 e 118,5 per cento nel 2016).

La seconda parte del documento costituisce invece il Piano nazionale delle riforme (PNR), rilevante anche nell'ambito della procedura del semestre europeo, volta al coordinamento delle politiche economiche degli Stati membri. Con riferimento agli aspetti di competenza della IX Commissione, vengono delineati numerosi obiettivi programmatici, con tempi di realizzazione in alcuni casi molto stringenti. Richiama quindi i principali di questi obiettivi, soffermandosi sugli aspetti che

appaiono meritevoli di approfondimento e richiamando insieme gli elementi di interesse contenuti nell'Allegato sulle infrastrutture strategiche, trasmesso anch'esso al Parlamento.

Per quanto concerne il trasporto pubblico locale, fa presente che il piano individua una serie di azioni da attuare entro ottobre 2014. In particolare, si prevede il recupero della funzione di indirizzo statale in materia di regolazione e organizzazione del TPL, nell'ambito della modifica del Titolo V della Costituzione; sottolinea che si tratta di una riflessione che anche la Commissione ha condiviso nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore appena conclusa. Si prevede altresì l'applicazione dei costi standard; anche in questo caso si tratta di una valutazione condivisa dalla Commissione nel documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sul TPL. Al riguardo, giudica opportuno ricordare che il termine individuato dalla legge di stabilità 2014 (Legge n. 147 del 2013, articolo 1, comma 84) per l'emanazione del decreto ministeriale volto a individuare i costi standard (31 marzo) è trascorso senza che si sia provveduto; sul punto chiede pertanto al rappresentante del governo di aggiornare la Commissione sullo stato dei lavori. Si annunciano interventi di semplificazione delle procedure di gestione del fondo nazionale per il TPL con ripartizione delle risorse con criteri di premialità/penalità che si riferiscono a elementi essenziali per il rilancio del settore, quali l'affidamento dei servizi con procedure ad evidenza pubblica e l'attivazione di sistemi efficaci di monitoraggio, nonché l'implementazione dell'utilizzo dei sistemi di trasporto intelligenti e, in particolare, della bigliettazione elettronica integrata, l'individuazione di ammortizzatori sociali e di strumenti idonei a risolvere i possibili aspetti occupazionali, conseguenti alla riprogrammazione dei servizi, e, infine, la defiscalizzazione per gli abbonamenti ai servizi di TPL.

Ricorda che il settore del trasporto pubblico locale è anche interessato dall'annunciata intenzione del Governo di procedere, entro settembre 2014, a un

riordino della normativa sui servizi pubblici locali in funzione di una maggiore apertura al mercato e dell'aggregazione degli stessi in ambiti territoriali più ampi. Ciò dovrebbe avvenire attraverso l'implementazione delle norme esistenti e il varo di un testo unico, nonché attraverso l'approvazione della legge annuale della concorrenza fin qui non attuata.

Al riguardo, ricorda che in materia l'entrata in vigore delle disposizioni sull'individuazione da parte delle regioni degli ambiti o bacini territoriali ottimali e sulla cessazione degli affidamenti non conformi alla disciplina dell'Unione europea è stata da ultimo prorogata al 31 dicembre 2014 con il decreto-legge n. 150 del 2013 (decreto-legge cosiddetto « proroga termini »).

Per quanto concerne il trasporto stradale, rileva che il piano prevede entro il 2014 l'approvazione della riforma del codice della strada. Si prevedono anche due misure attualmente non previste dai progetti di legge delega in materia di riforma del codice della strada all'esame della Commissione (C: 731 e C. 1588): la trasformazione del bollo auto da imposta di possesso a tassa di circolazione e la rimodulazione dell'imposta provinciale di trascrizione per i passaggi di proprietà, rendendola proporzionale al valore commerciale. Entro il 2014 è prevista anche l'attuazione del piano per i sistemi di trasporto intelligente (ITS). Gli obiettivi del piano sono l'ottimizzazione della logistica, la sicurezza dei cittadini in viaggio e l'informazione degli utenti e la razionalizzazione dei percorsi.

Al riguardo, ricorda che il piano d'azione in materia di ITS è stato trasmesso ai competenti uffici della Commissione europea, ai sensi della direttiva 2010/40/UE in materia nel febbraio 2014. Chiede pertanto al rappresentante del governo se è possibile avere informazioni in ordine agli eventuali esiti dell'esame da parte della Commissione europea.

Infine, in materia di autotrasporto si prevede, sempre entro il 2014, il superamento della logica di erogazione annuale di risorse, definendo risorse strutturali,

atte a consentire una finalizzazione più efficace dei fondi. Con riferimento al trasporto ferroviario, il piano prevede, in connessione con il proseguimento del negoziato in sede europea sul IV pacchetto ferroviario, una serie di interventi da attuare entro il dicembre 2014 e in particolare: « un processo efficace e misurabile di separazione verticale nella holding Ferrovie dello Stato italiane, sia in termini di bilanci che di contabilità regolatoria »; la ridefinizione del perimetro dei servizi universali nazionali e regionali, al fine di ottimizzare i collegamenti e aumentare l'efficienza dei servizi all'utenza; l'avvio di un progressivo processo di affidamento dei servizi con procedure di evidenza pubblica; il coinvolgimento di capitali privati nel sostegno alla continuità funzionale della offerta ferroviaria AV/AC; la privatizzazione, tramite Ferrovie dello Stato, di Grandi Stazioni – Cento stazioni.

L'Allegato infrastrutture prospetta poi una riforma del meccanismo dei contratti di programma che dovrebbero essere elaborati sulla base di un atto di indirizzo del Ministero delle infrastrutture sulle linee strategiche del contratto; avere una durata quinquennale ed essere sottoposti a verifica annuale con possibilità, in caso di inadempienze, di blocco di parte dei trasferimenti a RFI. Inoltre, gli aggiornamenti al contratto di programma nell'Allegato infrastrutture e loro approvazione nell'ambito dell'esame parlamentare del DEF.

Ricorda che la medesima proposta di riforma era inserita nell'Allegato infrastrutture del settembre 2013. Come già fu fatto in quella occasione, segnala l'opportunità di un approfondimento sulle modalità con le quali ottenere, nel quadro di questa riforma, un adeguato coinvolgimento del Parlamento nella predisposizione dei contratti di programma.

L'Allegato infrastrutture del DEF contiene inoltre interessanti indicazioni sulla posizione che l'Italia intende assumere, durante il semestre di presidenza, nel negoziato sul IV pacchetto ferroviario. In particolare, si conferma l'intenzione, manifestata anche dal ministro Lupi nella sua recente audizione di fronte alla Commis-

sione, di far procedere comunque insieme il « pilastro tecnico » (sicurezza ferroviaria, incremento delle economie di scale e riduzione degli oneri amministrativi per le imprese ferroviarie) e il « pilastro politico » (*governance* del settore e grado di separazione tra gestore rete e imprese). Al riguardo esprime l'auspicio che la Commissione possa seguire da vicino gli sviluppi ulteriori relativi al IV pacchetto, in particolare a seguito dell'approvazione da parte del Parlamento europeo, alle fine dello scorso febbraio, di emendamenti che sembrerebbero volti a frenare il processo di liberalizzazione e di completa separazione societaria tra gestori delle infrastrutture e imprese ferroviarie. Il programma di stabilità prospetta poi la possibilità, nell'ambito della *spending review*, di una riduzione dei trasferimenti dello Stato al sistema ferroviario, indicati come superiori a quelli degli altri Paesi dell'Unione europea, prospettando anche una revisione delle tariffe. Per quanto riguarda questo punto, giudica opportuno peraltro acquisire un'indicazione precisa, anche sotto il profilo quantitativo, degli interventi di riduzione dei trasferimenti e di revisione delle tariffe che si intendono effettuare.

Con riferimento al sistema portuale, rileva che il PNR prevede una serie di misure da attuare entro maggio 2014. L'Allegato infrastrutture annuncia la presentazione di una proposta al Parlamento entro aprile 2014. I punti qualificanti di tale proposta dovrebbero essere l'individuazione di distretti portuali e logistici, nell'ambito dei corridoi europei TEN-T, che comprendano i nodi portuali della rete TEN, gli interporti e le infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie e la previsione per ciascun distretto di una sola Autorità portuale di interesse nazionale. In proposito, l'Allegato infrastrutture è chiaro sulla necessità di superare la « logica delle 24 autorità portuali ». Al riguardo, ritiene necessario peraltro che sia chiarito se il riferimento ai « nodi portuali della rete TEN » debba intendersi come riferimento ai nodi portuali inseriti nel *core network*, la rete centrale della rete TEN.

Segnala inoltre che la griglia sullo stato di attuazione delle riforme, parte integrante del PNR prevede, per il processo in corso di potenziamento dell'autonomia finanziaria dei porti, un rischio di non attuazione medio (l'ampia maggioranza degli interventi presenti nella griglia ha rischi di non attuazione nulli o bassi).

Per quanto concerne il sistema aeroportuale, rileva che il PNR prevede entro maggio 2014 l'approvazione del piano nazionale aeroporti. L'Allegato infrastrutture prevede un termine ancora più stringente (aprile 2014).

Con riferimento al tema dell'agenda digitale, sottolinea che il PNR prevede entro maggio 2014: la piena interoperabilità e integrazione delle banche dati informative; lo sviluppo di una piattaforma nazionale per i dati aperti; 3) la nuova anagrafe nazionale dei cittadini italiani; l'identità digitale; l'attuazione norme sulla fatturazione elettronica. Osserva che si tratta di un programma estremamente ambizioso, tenendo anche conto del fatto che la griglia sull'attuazione delle riforme prevede un rischio alto di non attuazione in merito alla predisposizione da parte dell'Agenzia per l'Italia digitale del sistema pubblico per la gestione dell'identità digitale di cittadini e imprese.

In considerazione della rilevanza di questo tema e dei benefici che potrebbero derivarne nei rapporti tra cittadini e imprese, da un lato, e pubblica amministrazione, dall'altro, nonché dei possibili risparmi di spesa, giudica opportuno comprendere per quali ragioni sussiste un rischio alto di non attuazione delle misure in questione.

Sottolinea che l'Allegato infrastrutture contiene infine un utile aggiornamento dello stato di avanzamento lavori delle opere inserite nel programma infrastrutture strategiche. In particolare, rispetto all'allegato precedente, per le infrastrutture ferroviarie di interesse della Commissione, segnala che si registrano avanzamenti sul quadruplicamento della linea Fortezza-Verona, che ora risulta interamente finanziato (70 milioni di euro) ed allo stadio di progetto definitivo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO si riserva di intervenire nel prosieguo del dibattito.

Michele Pompeo META, *presidente*, osserva che il documento di programmazione all'esame della Commissione elaborato dal Governo tiene conto in larga parte e valorizza il lavoro svolto dalle Commissioni parlamentari, in particolare dalla Commissione Trasporti della Camera su questioni di assoluta rilevanza, come, innanzitutto, il trasporto pubblico locale, riguardo al quale la Commissione ha svolto un'ampia indagine conoscitiva, individuandone le problematiche e suggerendo, nel documento conclusivo, importanti interventi che possono essere attuati per un servizio più efficiente e più rispondente alle esigenze degli utenti. Osservazioni analoghe valgono altresì per la logistica, il trasporto ferroviario, l'assetto aeroportuale del Paese, il sistema portuale.

Sottolinea pertanto l'importanza che potrà assumere il parere della Commissione sull'atto in esame.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.45.

RISOLUZIONI

Martedì 15 aprile 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.45.

7-00078 Tullo: Riconversione del vecchio ponte ferroviario tra Ostiglia e Revere (MN) in sede stradale.

(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione n. 8-00050).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviata nella seduta del 1° aprile 2014.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che nella precedente seduta l'onorevole Carra, a titolo di cofirmatario della risoluzione, a fronte di una richiesta di riformulazione da parte del Governo, aveva sollecitato il Governo ad integrare tale riformulazione con un riferimento più puntuale al tempestivo reperimento delle necessarie risorse finanziarie.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO fa presente che il Governo, a seguito di un confronto con l'onorevole Carra, è pervenuto alla elaborazione di una nuova formulazione del dispositivo, rispetto a quella proposta nella seduta del 1° aprile, che tiene conto dell'esigenza, sottolineata dal deputato, di prevedere l'adozione delle opportune iniziative per inserire già nel contratto di programma con ANAS relativo al 2015 le risorse necessarie all'acquisizione del ponte ferroviario dismesso da RFI e alla conseguente realizzazione dei lavori per allargare il ponte stradale.

Propone pertanto di riformulare il dispositivo nei termini seguenti: « a verificare, attraverso idonea istruttoria anche tecnica delle competenti strutture del Ministero, la sussistenza delle condizioni per la trasformazione in sede stradale del vecchio ponte ferroviario dismesso;

ad adottare tutte le iniziative opportune per inserire nel contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS relativo all'anno 2015 le risorse necessarie all'acquisizione del ponte ferroviario dismesso da RFI per la realizzazione dei lavori necessari ad allargare il ponte stradale, al fine di rendere, entro tempi certi, più agevole e sicura la viabilità sul ponte medesimo. ».

Marco CARRA (PD) ringrazia il rappresentante del Governo per l'attenzione

dimostrata nei confronti di un problema molto sentito dal territorio. Dichiara quindi di accogliere con piena soddisfazione la riformulazione proposta dal rappresentante del Governo della risoluzione di cui è cofirmatario.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che il nuovo testo della risoluzione in oggetto, presentata dai deputati Tullo e Carra, assume il numero 8-00050 (*vedi allegato 1*).

Pone quindi in votazione il nuovo testo della risoluzione.

La Commissione approva il nuovo testo della risoluzione Tullo n. 7-00078, che assume il numero 8-00050 (*vedi allegato 1*).

7-00152 Garofalo: Mobilità nell'area dello Stretto di Messina.

(*Seguito della discussione e approvazione*).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviata nella seduta del 22 gennaio 2014.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che è stata presentata la risoluzione n. 7-00337 Cristian Iannuzzi, assegnata alla Commissione, che verte sulla medesima materia della risoluzione n. 7-00152 Garofalo. Propone pertanto di discuterla congiuntamente con la risoluzione in oggetto.

La Commissione concorda.

Cristian IANNUZZI (M5S) illustra la risoluzione di cui è primo firmatario.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO riguardo alla risoluzione a firma del deputato Garofalo, conferma le valutazioni già espresse dal rappresentante del precedente Governo nella seduta del 22 gennaio scorso, esprimendo parere favorevole su entrambi gli impegni del dispositivo.

In ordine alla risoluzione a prima firma del deputato Iannuzzi, esprime parere favorevole sul primo impegno del dispositivo; esprime altresì parere favorevole sul secondo impegno, a condizione che venga riformulato espungendo le parole « anche attraverso la gestione diretta del servizio che assicuri l'eguaglianza sostanziale dei cittadini », in quanto la gestione diretta comporterebbe un onere troppo gravoso per le amministrazioni interessate.

Cristian IANNUZZI (M5S) insiste perché venga accolta la risoluzione nel testo originario. Osserva infatti che la presenza dell'avverbio « anche » sottintende una possibilità e non un obbligo per il Governo, che potrà valutare la percorribilità di tale richiesta.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO conferma il parere precedentemente esposto.

La Commissione approva la risoluzione Garofalo 7-00152. Respinge quindi la risoluzione Iannuzzi 7-00337.

La seduta termina alle 14.15.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Martedì 15 aprile 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.15.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-02631 Nardi: Interventi per la sicurezza della circolazione sulla strada statale SS1 Aurelia, anche alla luce del progetto definitivo dell'autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia.

Martina NARDI (SEL), in qualità di primo firmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Martina NARDI (SEL), replicando, nel ringraziare il rappresentante del Governo per le informazioni contenute nella risposta, che permettono di delineare un quadro molto più chiaro sulla tratta oggetto dell'interrogazione, fa presente che sarebbe preferibile che il Governo proseguisse nella direzione della messa in sicurezza del tratto di viabilità di quell'area gestito da ANAS, piuttosto che prevedere la realizzazione di nuove infrastrutture autostradali, con ulteriori svincoli e conseguente consumo di suolo e forte dispendio di risorse. Ribadisce la forte contrarietà all'opera manifestata dagli enti locali. Osserva, infine, che l'area è stata colpita da pesanti eventi alluvionali e che quindi, essendo mutato il quadro idrogeologico del territorio, dovrebbe essere in ogni caso rivisitato anche il progetto preliminare presentato dalla SAT.

5-02632 Catalano: Decisioni conseguenti alla procedura di infrazione promossa dall'Unione europea per il presunto aiuto di Stato concesso alla società SEA Handling SpA.

Ivan CATALANO (Misto), in qualità di primo firmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Ivan CATALANO (Misto), replicando, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta, evidenzia tuttavia che essa non fornisce elementi rispondenti ai quesiti formulati nell'interrogazione e non permette di avere un quadro ben definito della vicenda. Invita pertanto il Governo e, in particolare, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, a riferire puntualmente alla Commissione sugli sviluppi e sull'esito del caso Sea Handling. Auspica comunque che, qualunque sia l'esito finale per la società Sea Handling, i lavoratori per i quali sarà prevista la cassa integrazione possano essere prontamente reintegrati nel mondo del lavoro.

5-02633 Biasotti: Partecipazione della regione alle procedure relative alle convenzioni per il trasporto marittimo con la Sardegna anche al fine di evitare speculazioni da parte delle compagnie di navigazione.

Salvatore CICU (FI-PdL), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Salvatore CICU (FI-PdL), replicando, si dichiara non soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo. Pur apprezzando l'istituzione di un tavolo tecnico volto ad analizzare la questione oggetto dell'interrogazione, osserva che la risposta non ne precisa l'attività, lo stato di avanzamento e non fa alcun riferimento alla data in cui esso giungerà a conclusione.

5-02634 Dell'Orco: Riduzione dei servizi ferroviari in ambito nazionale e necessità di revisione delle procedure di sottoscrizione dei contratti di servizio regionali.

Michele DELL'ORCO (M5S), in qualità di primo firmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Michele DELL'ORCO (M5S), replicando, osserva che nella risposta si fa ancora una volta riferimento a tavoli tecnici chiamati ad analizzare la questione e non si indicano soluzioni al problema esposto. Ricorda che il Governo aveva precedentemente dichiarato che il problema che si era creato per il trasporto pendolare con la soppressione degli Intercity sarebbe stato risolto attraverso un potenziamento del servizio ferroviario regionale, che invece negli ultimi anni ha registrato una continua riduzione delle risorse. Nell'avanzare il sospetto che le risorse stanziare per il rinnovo del materiale rotabile siano invece state utilizzate per compensare i maggiori oneri derivanti dall'applicazione di contratti di servizio regionali cosiddetti « a catalogo », invita il Governo ad assicurare che le risorse, già esigue, possano essere destinate a finalità di miglioramento e potenziamento del trasporto ferroviario a servizio dei pendolari.

5-02635 Marguerettaz: Assenza di un vincolo di destinazione delle risorse precedentemente stanziare per il collegamento ferroviario Piemonte-Valle d'Aosta.

Rudi Franco MARGUERETTAZ (LNA), in qualità di primo firmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Rudi Franco MARGUERETTAZ (LNA), replicando, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta, che fa chiarezza sui fatti evidenziati nell'interrogazione da lui presentata, auspica in ogni caso che le risorse in questione siano almeno in parte destinate alla regione Valle d'Aosta. Ricorda che entro il 30 giugno le competenze relative al trasporto

ferroviario valdostano saranno trasferite dallo Stato alla regione. Evidenza pertanto l'esigenza che si raggiunga tra lo Stato e la regione un accordo in merito al passaggio di tali competenze con il quale si individuino altresì le risorse necessarie per far fronte all'onere molto pesante che esse comportano, anche in considerazione delle gravi inadeguatezze e carenze della tratta di collegamento tra Piemonte e Valle d'Aosta.

5-02636 Mognato: Modalità di realizzazione del collegamento ferroviario dell'aeroporto « Marco Polo » di Venezia con la linea ferroviaria ad alta velocità Venezia-Trieste.

Michele MOGNATO (PD), in qualità di primo firmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Michele MOGNATO (PD), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, per quanto concerne la decisione di abbandonare il vecchio progetto e di pervenire ad un nuovo tracciato condiviso dalle comunità locali. Sottolinea peraltro che, nonostante le rassicurazioni fornite

nella risposta in merito alla copertura finanziaria dell'opera, che è condizione essenziale per la sua attuazione, di tali risorse non è possibile trovare riscontro nel piano industriale di RFI. Ribadisce infine la priorità che assume, proprio sulla base delle indicazioni dei territori, il collegamento con l'aeroporto di Venezia.

5-02637 Piepoli: Potenziamento del sistema ferroviario del Friuli Venezia Giulia, con particolare riferimento al nodo di Udine.

Gian Luigi GIGLI (PI), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 8*).

Gian Luigi GIGLI (PI), replicando, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta, osserva tuttavia che essa, pur recando numerose informazioni di dettaglio, non dà conto dell'effettiva messa a disposizione dei fondi stanziati nella legge di stabilità per tale progetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.

ALLEGATO 1

7-00078 Tullo: Riconversione del vecchio ponte ferroviario tra Ostiglia e Revere (MN) in sede stradale.**NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,

premessi che:

nell'ambito del progetto di raddoppio della linea ferroviaria Verona-Bologna, avvenuto tra la fine del 2008 e l'inizio del 2009, è stato aperto il nuovo ponte ferroviario sul fiume Po tra Ostiglia e Revere (entrambi i comuni sono in provincia di Mantova) e, contemporaneamente, è stato dismesso quello esistente fino a quel periodo;

il ponte ferroviario dismesso è adiacente al ponte stradale oggi esistente;

il ponte stradale (di proprietà di Anas) merita di essere ampliato in quanto la sede stradale è talmente stretta da rendere la viabilità assai pericolosa e la dismissione dell'adiacente ponte ferroviario (di proprietà di RFI) potrebbe consentire l'allargamento del ponte stradale;

è del tutto evidente che, quanto descritto nei punti precedenti, rappresenta una straordinaria opportunità per affrontare e risolvere un antico problema, molto sentito dalle comunità locali e dalle mi-

gliaia di persone che, quotidianamente, attraversano il ponte con mezzi leggeri e pesanti;

da ultimo, è opportuno ricordare che il ponte in oggetto è parte fondamentale di un'arteria strategica per i collegamenti tra più regioni e, quindi, tra nord e sud del Paese,

impegna il Governo:

a verificare, attraverso idonea istruttoria anche tecnica delle competenti strutture del Ministero, la sussistenza delle condizioni per la trasformazione in sede stradale del vecchio ponte ferroviario dismesso;

ad adottare tutte le iniziative opportune per inserire nel contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS relativo all'anno 2015 le risorse necessarie all'acquisizione del ponte ferroviario dismesso da RFI per la realizzazione dei lavori necessari ad allargare il ponte stradale, al fine di rendere, entro tempi certi, più agevole e sicura la viabilità sul ponte medesimo.

(8-00050)

« Tullo, Carra ».

ALLEGATO 2

5-02631 Nardi: Interventi per la sicurezza della circolazione sulla strada statale SS1 Aurelia, anche alla luce del progetto definitivo dell'autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione a quanto esposto dall'onorevole Interrogante sullo sviluppo del progetto di realizzazione dell'autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, ritengo opportuno soffermarmi su alcuni passaggi.

Il CIPE, con delibera 85/2012, ha approvato il progetto definitivo dei lotti 2, 3, 5a e 6b della Autostrada Tirrenica; con delibere precedenti aveva approvato i progetti definitivi del lotto 1 e del lotto 6a.

In occasione della delibera approvativa del progetto preliminare dell'intervento, lo stesso CIPE aveva posto come condizione che il valore di subentro risultante dal Piano economico e finanziario dell'operazione in finanza di progetto venisse azzerato.

Questa prescrizione ha portato la SAT a rivedere l'intero progetto preliminare per la parte fuori sede, prevedendo, d'intesa con il Concedente ANAS, la riabilitazione dell'esistente Strada Statale Aurelia a caratteristiche autostradali con pedaggiamento.

La parte di progetto definitivo riguardante i lotti 4, 5a, 5b, 6b e 7 è stata sottoposta al CIPE ai sensi dell'articolo 167, comma 5, del decreto legislativo 163 del 2006 e successive modificazioni e integrazioni, avviando così una nuova procedura di VIA e di localizzazione urbanistica.

All'esito della Conferenza di Servizi, le prescrizioni e/o i pareri negativi ricadenti sui lotti 5b e 7 hanno portato allo stralcio dall'approvazione di questi ultimi: conseguentemente, anche il lotto 4 – di rac-

cordo tra il lotto 3 e il lotto 5b – che doveva essere oggetto di variazione localizzativa, è stato stralciato.

Quando la SAT concluderà gli incontri e le verifiche sulle proposte di tracciato alternative per il lotto 5b, e di conseguenza per il lotto 4, reputando di aver raggiunto un soddisfacente accordo con il territorio, i progetti definitivi del lotto 5b e del lotto 4, unitamente a quello del lotto 7, per il quale l'accordo è già stato raggiunto, saranno assoggettati alla richiamata procedura dell'articolo 167, comma 5, con nuova procedura di VIA e nuova Conferenza di Servizi istruttoria, a cui parteciperanno tutti gli enti e i soggetti interferiti aventi diritto.

Relativamente al pagamento di un pedaggio autostradale, desidero evidenziare che il Piano Economico Finanziario prevede esenzioni riservate ai residenti nei Comuni interessati all'opera.

Per quanto esposto, il Governo ritiene che sussistano ancora i presupposti per proseguire nella realizzazione dell'opera autostradale tirrenica, la quale rappresenta, ad oggi, l'unica soluzione possibile per risolvere i problemi di insufficienza e incidentalità sulla SS1 Aurelia, anche in considerazione delle ridotte risorse statali.

Circa la questione della sicurezza stradale, l'ANAS – gestore della SS1 Aurelia – riferisce che gli attuali standard di sicurezza risultano adeguati a garantire il regolare transito veicolare, grazie anche all'impegno della società stessa che prov-

vede ad effettuare interventi di manutenzione sia ordinaria che straordinaria su tutta la rete viaria in gestione.

In particolare sul tratto della SS 1 Aurelia che attraversa la Regione Toscana, dal 2007 ad oggi, sono stati effettuati e ultimati 37 interventi di manutenzione straordinaria per un importo complessivo di circa 45,3 milioni di euro e sono tuttora in corso 7 interventi manutentivi per un importo totale di 8,1 milioni di euro.

Inoltre, per il tratto viario tra Grosseto Sud e Civitavecchia, ritenuto a forte ri-

schio di incidentalità, sempre a partire dal 2007, sono stati ultimati 12 interventi di messa in sicurezza e ripristino della pavimentazione stradale per un importo complessivo pari a 10,8 milioni di euro, e sono tuttora in corso 3 interventi di manutenzione straordinaria, tra le chilometriche 118+500 e 319+900, per un importo totale di 5,2 milioni di euro; su quest'ultimo tratto risultano in fase di programmazione ulteriori 5 interventi di manutenzione straordinaria per un investimento totale di circa 3 milioni di euro.

ALLEGATO 3

5-02632 Catalano: Decisioni conseguenti alla procedura di infrazione promossa dall'Unione europea per il presunto aiuto di Stato concesso alla società SEA Handling SpA.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli Onorevoli Interroganti pongono nuovamente all'attenzione del Governo l'importante questione relativa al caso SEA Handling, per la quale questo Ministero, pur non avendo competenza diretta, ha continuato a seguirne con il massimo interesse gli sviluppi per le possibili conseguenze in termini occupazionali, di mobilità, di regolarità del trasporto aereo ed infine in relazione alle possibili ricadute socio-economiche sul territorio.

La questione specifica della verifica e del recupero di presunti « aiuti di Stato », dichiarati dalla Commissione europea con Decisione del 19 dicembre 2012 quale conseguenza degli interventi di ripianamento del capitale sociale effettuati da SEA S.p.A. nel periodo 2002-2010, ripercorsa dall'Onorevole Interrogante ed oggetto di interrogazione discussa il 12 giugno 2013, si colloca, come è noto, all'interno di un mercato di riferimento che continua ad essere caratterizzato da bassi margini di redditività e da un elevato grado di concorrenza.

Rispetto ai contenuti della precedente risposta, non posso che confermare l'impegno, già assunto dal Governo e dal MIT, a ricercare, per i profili di competenza, ogni possibile soluzione che possa assicurare la piena regolarità dei servizi offerti negli aeroporti milanesi, anche in termini di qualità e quantità del servizio erogato, e che possa, al contempo, salvaguardare i livelli occupazionali nel mercato di riferi-

mento ed evitare pregiudizi per i passeggeri, per i vettori e per l'indotto economico regionale e nazionale.

Sulla base di tali obiettivi la vicenda è stata affrontata dal Ministro Lupi anche nel corso di un colloquio personale con il Vice Presidente Almunia, nel corso del quale è stato manifestato l'interesse dello Stato italiano per una soluzione che possa garantire i primari interessi in campo dell'occupazione e della mobilità, riscontrando nell'interlocutore una grande disponibilità.

In linea con gli strumenti previsti dalla giurisprudenza comunitaria e attraverso una costante e paziente interlocuzione con i competenti servizi della Commissione avviata dalle amministrazioni interessate, coordinate dal Dipartimento per le politiche europee, si sta, quindi, mettendo a punto una soluzione che consenta di porre fine alla presunta distorsione concorrenziale, senza ricorrere al recupero monetario dell'aiuto, metodo del quale sono state evidenziate in più occasioni le pesanti ricadute sia sul piano economico che occupazionale, di difficile gestione ed elevato impatto sociale.

In altri termini, si sta delineando una modalità di esecuzione della Decisione alternativa al pagamento in denaro e alla messa in liquidazione concorsuale della società, che possa essere ritenuta dalla Commissione altrettanto idonea a garantire il ripristino delle normali condizioni di concorrenza nel mercato di riferimento.

La soluzione verso cui ci si orienta consentirebbe, pertanto, di assicurare per gli scali milanesi il regolare ed efficace svolgimento dei servizi di assistenza attraverso una società operante in piena discontinuità con SEA Handling, nella consapevolezza che gli ambiti delineati passano necessariamente attraverso la ricerca di complesse e articolate soluzioni operative che garantiscano la separazione e la discontinuità tra vecchia e nuova società.

Nell'attuale fase, ancora non definita ma assolutamente decisiva per il buon esito dell'operazione, sono quindi allo studio tutte le soluzioni atte a consentire la migliore gestione del processo di transizione, al fine di ottemperare alle richieste della Commissione e, al contempo, tutelare i servizi e l'occupazione.

Mi riservo, non appena sarà possibile disporre di un più avanzato grado di definizione della questione, di tenere informati gli On.li Interroganti e la Commissione circa i futuri sviluppi.

Per completezza d'informazione, riferisco quanto riportato dal Ministero del lavoro, interessato al riguardo. Il Ministero rende noto che per la società SEA Handling è in corso di emissione un decreto di approvazione di programma di cassa integrazione per crisi aziendale per cessazione di attività.

Contestualmente all'approvazione di detto programma, è autorizzata la concessione del trattamento di integrazione salariale in favore di un numero massimo di 1657 lavoratori della sede di Somma Lombarda e di 62 dipendenti della sede di Segrate.

Il Ministero del lavoro ha altresì evidenziato che per la Società per azioni esercizi aeroportuali (SEA) è in corso di emissione un decreto di autorizzazione al trattamento di integrazione salariale per un numero di 432 lavoratori coinvolti dalla riduzione oraria disposta con la stipula di un contratto di solidarietà.

ALLEGATO 4

5-02633 Biasotti: Partecipazione della regione alle procedure relative alle convenzioni per il trasporto marittimo con la Sardegna anche al fine di evitare speculazioni da parte delle compagnie di navigazione.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito a quanto evidenziato dagli Onorevoli Interroganti faccio presente che in data 18 luglio 2012 il MIT ha sottoscritto la Convenzione per l'esercizio dei servizi di collegamento marittimo in regime di pubblico servizio con le isole maggiori e minori con la Società C.I.N. S.p.A. a seguito della procedura di gara esperita dalla Tirrenia in amministrazione straordinaria, sotto la vigilanza del Ministero dello sviluppo economico.

La Convenzione in questione prevede, tra gli altri, i servizi di collegamento marittimo sulle rotte Civitavecchia-Olbia e Genova-Porto Torres nel solo periodo invernale mentre la tratta Genova-Olbia è assistita in regime di pubblico servizio per l'intera durata annuale.

All'atto della sottoscrizione della Convenzione la previsione di cui all'articolo 6, comma 19, del decreto 6 luglio 2012, n. 95 e relativa legge di conversione, all'epoca vigente, prevedeva che le Convenzioni, stipulate ai sensi del decreto legge n. 125 del 5 agosto 2010, con i soggetti aggiudicatari dei compendi aziendali, si intendono approvate e producono effetti a far data dalla sottoscrizione. Ogni successiva modificazione, ovvero integrazione, delle suddette Convenzioni è approvata con decreto MIT di concerto con il MEF.

Come evidenziato dagli Onorevoli Interroganti, successivamente è intervenuta la sentenza della Corte Costituzionale n. 230 del 16 luglio 2013 nel giudizio di legittimità costituzionale promosso dalla Regione autonoma Sardegna per l'illegittimità costituzionale del citato articolo 6, comma 19, del decreto legge 6 luglio 2012 n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. Al riguardo, la Corte ha ritenuto fondato il ricorso limitatamente alla previsione del secondo periodo della norma, per violazione del principio di leale collaborazione e delle prerogative regionali discendenti dallo statuto speciale della Regione Sardegna laddove non contempla l'acquisizione dell'intesa con la regione interessata. La pronuncia della Corte, impone che eventuali future integrazioni o modificazioni al rapporto convenzionale avvengano d'intesa con la Regione Sardegna.

Pertanto, e con riferimento a quanto richiesto dagli Onorevoli Interroganti circa un tavolo di negoziazione con gli enti locali al fine di procedere a nuove e condivise convenzioni, informo che è stato istituito un apposito tavolo tecnico, con la presenza dei rappresentanti indicati dalla Regione Sardegna, al fine della preventiva concertazione di tutte le modifiche o integrazioni alla Convenzione *de qua*.

ALLEGATO 5

5-02634 Dell'Orco: Riduzione dei servizi ferroviari in ambito nazionale e necessità di revisione delle procedure di sottoscrizione dei contratti di servizio regionali.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli Onorevoli Interroganti portano all'attenzione la delicata e nota questione del trasporto ferroviario interregionale e nazionale evidenziando, in particolare, il timore di una soppressione di dieci treni interregionali Intercity dal prossimo giugno 2014.

Come si è avuto più volte modo di precisare, i servizi ferroviari passeggeri di media/lunga percorrenza si dividono in servizi « a mercato » e « servizio universale ».

I servizi « a mercato », non essendo oggetto di alcun corrispettivo pubblico, sono effettuati a rischio di impresa e si sostengono esclusivamente con i ricavi da traffico: le dimensioni e le caratteristiche dell'offerta, quindi, sono determinate da valutazioni puramente commerciali; rientrano tra i servizi a mercato le « Frece » di Trenitalia, nonché i treni internazionali e una quota di treni Intercity.

La relativa programmazione, pertanto, è effettuata direttamente da Trenitalia, la quale, per i servizi offerti con la predetta quota di treni Intercity, ha lamentato un rapporto costi/ricavi fortemente negativo, pari a poco meno di trenta milioni di euro l'anno.

La maggior parte dei treni Intercity, tuttavia, rientrano nel « servizio universale », comprendente quei treni di media/lunga percorrenza che, per poter essere effettuati, necessitano di un corrispettivo, definito nell'ambito di un Contratto di Servizio, in quanto presentano un conto economico negativo. Pertanto è lo Stato

che copre la differenza tra i ricavi da traffico previsti ed i costi ammessi a remunerazione.

Quanto alla quota di Intercity effettuati a mercato, Trenitalia riferisce che percorrono principalmente la linea dorsale tra Roma e Firenze e servono varie destinazioni, da Milano, Trieste/Venezia sino a Roma/Napoli/Salerno; questi sono collegamenti che svolgono spesso, per buona parte, un servizio di cabotaggio, servendo flussi pendolari che li utilizzano per tratte limitate, sostanzialmente paragonabile a quello del trasporto ferroviario locale gestito dalle Regioni.

Questi treni presentano, accennavo poc'anzi, un rapporto costi/ricavi fortemente negativo, con perdite rilevanti e, considerata l'insostenibilità di tale situazione, Trenitalia ha comunicato al MIT la sua intenzione di sospenderne l'effettuazione in regime di mercato, evidenziando allo stesso Ministero l'opportunità di inserirli nell'ambito del Contratto di Servizio in essere sostenendone l'onere, analogamente a quanto avviene per gli altri IC aventi le medesime caratteristiche.

Sulla paventata possibilità di non effettuare più il servizio relativo ai restanti IC, non compresi nel Contratto di Servizio con lo Stato, si è già avuto modo di riferire in Aula Camera la scorsa settimana, nell'ambito della discussione di una interpellanza urgente sull'argomento, che il MIT ha avviato un tavolo tecnico, sia con le Regioni interessate che con Trenitalia, con

lo scopo di valutare le soluzioni ottimali atte a scongiurare la soppressione degli Intercity a mercato.

Pertanto, i competenti uffici del MIT hanno chiesto a Trenitalia ogni utile elemento per valutare i maggiori costi sottesi al contratto, qualora tali collegamenti venissero riconosciuti come servizi di utilità sociale al pari di quelli che, nelle stesse direttrici, sono già sovvenzionati.

Inoltre, proprio nella considerazione che i servizi di cui trattasi hanno un impatto notevole sull'utenza pendolare e che la loro improvvisa soppressione arrecherebbe disagi alle singole Regioni interessate, che nella loro programmazione hanno tenuto conto dell'esistenza di tali collegamenti, è stata acquisita la disponibilità e l'impegno da parte di Trenitalia, come è noto agli Onorevoli Interroganti, a mantenere i suddetti intercity a mercato almeno fino al mese di giugno, cioè fino al nuovo orario estivo.

In conclusione, fermo restando che la programmazione e la gestione dei servizi regionali, che assicurano principalmente la mobilità della clientela pendolare, compete, secondo la normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997), alle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono regolati da specifici Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono

definiti, fra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle Regioni stesse, assicuro che il MIT, ben consapevole dei disagi dell'utenza pendolare, nell'ambito del suddetto tavolo tecnico valuterà ogni iniziativa idonea anche a vantaggio di detta utenza.

Per quanto concerne la questione posta in merito a una eventuale revisione dell'assetto normativo, che attualmente prevede — per le sole Regioni titolari di Contratto di servizio pubblico in ambito ferroviario — la sottoscrizione di contratti di servizio « a catalogo », informo che l'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 ha disposto, con delibera n. 6 del 16 gennaio 2014, l'avvio di una indagine conoscitiva sui servizi di trasporto passeggeri, con particolare riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale e a quelli diretti ad assicurare la continuità territoriale, ciò al fine di identificare le azioni prioritarie da intraprendere con riguardo alle condizioni economiche, alla qualità dei servizi, nonché ai diritti degli utenti, ivi compresa la definizione degli ambiti di servizio pubblico, delle modalità e degli schemi dei bandi di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto.

ALLEGATO 6

5-02635 Marguerettaz: Assenza di un vincolo di destinazione delle risorse precedentemente stanziato per il collegamento ferroviario Piemonte-Valle d'Aosta.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento a quanto richiesto dall'Onorevole Interrogante circa la destinazione delle somme previste nella legge di stabilità 2014 al collegamento ferroviario Piemonte-Valle d'Aosta, informo che la competenza in materia di redazione della Tabella E alla citata legge è del Ministero dell'economia e delle finanze.

Riporto quindi gli elementi informativi forniti in merito dal Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato.

La denominazione dell'autorizzazione di spesa relativa all'articolo 18, comma 2, punto 5, del decreto legge n. 69 del 2013 « Somme da assegnare alla regione Valle d'Aosta per il collegamento ferroviario Piemonte-Valle d'Aosta » – « come risultava dalla Tabella E dell'Atto Senato 1120 Disposizioni urgenti per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014) – costituiva un mero refuso formale.

Invece, la dizione corretta dell'autorizzazione è « Somme da assegnare a RFI S.p.A. per interventi di miglioramento della rete ferroviaria ».

Si osservi, infatti, che il capitolo di spesa 7540 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti associato alla predetta autorizza-

zione (sempre indicato nella Tabella E dell'Atto Senato 1120) è denominato « Somme da assegnare a RFI S.p.A. per interventi di miglioramento della rete ferroviaria », come si evince dall'Atto Senato 1121 Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e Bilancio pluriennale per il triennio 2014-2016.

Il capitolo di spesa nel quale sono state iscritte le somme da trasferire alla Valle d'Aosta è invece il n. 7539 dello stato di previsione del MIT denominato « Somme da assegnare alla regione Valle d'Aosta per il collegamento ferroviario Piemonte-Valle d'Aosta », che non presenta stanziamenti di competenza nell'esercizio 2014, ma risorse in conto residui per 27 milioni, derivanti dalla ripartizione delle risorse dell'articolo 18, comma 2, disposta con decreto interministeriale del 17 luglio 2013.

Conseguentemente, tale capitolo (n. 7539) non è riportato nella Tabella E della legge di stabilità 2014.

Da ultimo si sottolinea che la correzione della voce di Tabella E, di natura puramente formale, è avvenuta con l'approvazione del noto maxiemendamento e trova la prima evidenza nella Tabella E dell'Atto Camera 1865, alla pagina 295.

ALLEGATO 7

5-02636 Mognato: Modalità di realizzazione del collegamento ferroviario dell'aeroporto « Marco Polo » di Venezia con la linea ferroviaria ad alta velocità Venezia-Trieste.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Nel corso dell'incontro citato dagli Onorevoli Interroganti, tenutosi presso il MIT lo scorso 26 marzo, RFI ha esposto sia il tracciato, sia il costo del collegamento ferroviario Venezia – Trieste evidenziando che il costo dell'Alta Velocità è pari a 7.747 milioni di euro, mentre il costo della velocizzazione è pari a 1.800 milioni di euro.

Si è deciso di mantenere inalterata la volontà di realizzare il progetto ad Alta Velocità in quanto asse strategico di uno dei 9 corridoi Comunitari, in particolare il Corridoio Mediterraneo; mentre si è deciso di dare compiutezza nel breve periodo alla velocizzazione dell'attuale asse assicurando le risorse necessarie anche attraverso l'avvio di lotti costruttivi.

Inoltre, si è preso atto delle determinazioni delle due Regioni, che con atti formali hanno chiesto la modifica del tracciato del progetto preliminare elaborato, prevedendo che la nuova linea sia realizzata in sostanziale affiancamento a quella esistente.

Si è pertanto stabilito di abbandonare il vecchio progetto del 2010 e di sbloccare la progettazione di un nuovo tracciato che ha già il consenso del territorio per il tratto veneto, presto arriveranno le osservazioni dal Friuli Venezia Giulia.

RFI verificherà quanto determinatosi nel corso dell'incontro, così da poter av-

viare in tempi rapidi lo studio di fattibilità e il conseguente progetto preliminare da sottoporre al Ministero dell'ambiente per la Valutazione di impatto ambientale.

Parallelamente alla progettazione dell'Asse ad Alta Velocità, RFI sta lavorando per velocizzare la linea esistente con interventi funzionali di ammodernamento tecnologico che permetteranno una velocità fino a 200 Km orari.

Sulla base di questo indirizzo, sarà possibile realizzare la nuova linea per fasi successive, con progressive velocizzazioni dell'esistente e varianti di tracciato in corrispondenza delle parti più limitative, al fine di ottenere in tempi ragionevoli significativi abbattimenti dei tempi di percorrenza.

Associata a questa impostazione progettuale, sono state indicate alcune priorità ad RFI:

il ripristino della cosiddetta linea dei Bivi, a Mestre, per consentire la selezione dei traffici;

la semplificazione del Bivio S. Polo a Portogruaro;

il collegamento tra la linea attuale e l'aeroporto di Venezia, secondo lo schema progettuale già a suo tempo approvato dal CIPE.

ALLEGATO 8

5-02637 Piepoli: Potenziamento del sistema ferroviario del Friuli Venezia Giulia, con particolare riferimento al nodo di Udine.

TESTO DELLA RISPOSTA

Al fine di consentire lo spostamento del traffico merci dal tratto urbano Udine Centrale-PM VAT in circonvallazione esterna, è in realizzazione una fase prioritaria, finanziata per 10 milioni di euro con il decreto legge n. 69 del 2013 e relativa legge di conversione (decreto del fare), che prevede:

l'inserimento di due comunicazioni (scambi) a 60 km/h tra la linea Udine-Gorizia e il raccordo Udine - Bivio Cividale per consentire l'instradamento dei treni merci da Udine Centrale verso Tarvisio attraverso la linea Udine - Gorizia e la Circonvallazione;

la realizzazione di un nuovo binario tra PM VAT e Bivio Cividale.

Tali interventi sono orientati al progressivo potenziamento dell'itinerario merci della circonvallazione di Udine.

In tal modo si otterrà anche la specializzazione del tratto Udine C. le - PM VAT per il traffico regionale e lunga percorrenza viaggiatori.

Inoltre, tale fase consentirà la risoluzione delle citate problematiche sociali ed ambientali.

I lavori sono già avviati e saranno ultimati entro giugno 2015.

La seconda fase, invece, prevede il raddoppio della tratta tra Udine C. le - Udine Parco - Bivio Cividale - PM VAT (raccordo Nord Ovest del nodo) con realizzazione di 2 linee indipendenti a doppio binario verso Tarvisio e verso Trieste.

In tale fase verrà realizzato il nuovo apparato tecnologico per il comando ed il controllo delle stazioni ed i nuovi piani regolatori di Udine C. le e di Udine Parco.

La fase 2 permetterà incrementi di capacità e separazione del traffico merci da quello passeggeri.

Tale fase è finanziata per 50 milioni di euro con la legge di stabilità 2014.

I lavori saranno avviati non appena perfezionato il Contratto di Programma - Parte Investimenti 2014 - 2017 fra MIT ed RFI.

Inoltre, informo che nell'ambito dei principali interventi da proporre al finanziamento europeo a valere sui fondi CEF Connecting-Europe Facility 2014-2020, l'intervento relativo alla 1^a fase funzionale del «raddoppio Cervignano-Palmanova-Udine e sistemazione del nodo di Udine» rientra tra quelli che RFI intende sottoporre alla Commissione europea per la richiesta di contributi comunitari.

Pertanto, in relazione al suddetto intervento, il MIT presenterà alla Commissione europea la domanda di RFI a partire dai bandi che saranno pubblicati nel secondo semestre del 2014.

Infine, evidenzio che è in fase di avvio un negoziato con l'Austria finalizzato al riconoscimento della sezione Palmanova-Udine quale sezione transfrontaliera del Corridoio Baltico-Adriatico, che comporterebbe un aumento della percentuale di sostegno comunitario fino ad un massimo del 40 per cento dei costi di realizzazione.