

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### RISOLUZIONI:

7-00613 Dell'Orco: Agevolazioni tariffarie per i servizi di trasporto pubblico locale a favore di soggetti economicamente svantaggiati ( <i>Seguito della discussione e rinvio</i> ) .....	136
7-00778 Garofalo: Potenziamento delle infrastrutture e dei servizi di trasporto in Sicilia ( <i>Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00152</i> ) .....	138
ALLEGATO ( <i>Nuovo testo approvato dalla Commissione</i> ) .....	140
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	139

#### RISOLUZIONI

*Martedì 10 novembre 2015. — 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 13.40.

**7-00613 Dell'Orco: Agevolazioni tariffarie per i servizi di trasporto pubblico locale a favore di soggetti economicamente svantaggiati.**

*(Seguito della discussione e rinvio).*

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviata nella seduta del 27 ottobre 2015.

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 seduta del 27 ottobre scorso il rappresentante del Governo si era riservato di esprimere il proprio parere sul secondo impegno in attesa delle deliberazioni che sarebbero state assunte, da parte della Conferenza unificata, nella seduta del 5 novembre. Ricorda altresì che già in precedenza il rappresentante del Governo aveva accolto il primo impegno, mentre aveva proposto una riformulazione del terzo impegno. Invita quindi il rappresentante del Governo a formulare le proprie valutazioni sul secondo impegno.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO ribadisce il proprio parere favorevole sul primo impegno e sul terzo, a condizione che sia riformulato come già indicato dal sottosegretario Bressa nella seduta del 23 settembre scorso. Per quanto riguarda il secondo impegno, ricorda di avere lui stesso chiesto alla Commissione un rinvio nella seduta del 27 ottobre 2015, in modo da poter verificare gli esiti della Conferenza unificata Stato-regioni e autonomie locali. A questo proposito fa presente che nella seduta del 5 novembre della Conferenza unificata la questione è

stata discussa, ma non si è addivenuti a una deliberazione. Evidenzia pertanto che la formulazione del secondo impegno della proposta di risoluzione è tale da richiedere sia una valutazione sulla disponibilità delle risorse finanziarie che sarebbero destinate a incrementare il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, sia il consenso delle regioni sull'utilizzo delle suddette risorse per le finalità indicate nella stessa proposta di risoluzione. In assenza di questi elementi, il Governo non può esprimere parere favorevole sull'impegno in questione.

Michele DELL'ORCO (M5S) dopo aver richiamato i contenuti del secondo impegno della proposta di risoluzione a sua prima firma, sottolinea che, a suo giudizio, non dovrebbe essere necessario attendere oltre per porre in votazione una risoluzione di cui la Commissione ha avviato la discussione quasi due mesi fa. Riterrebbe invece molto più opportuno e appropriato che il Governo si decidesse ad assumere un impegno che la Commissione stessa, ogni volta che ha considerato gli interventi da attuare nel settore del trasporto pubblico locale, ha sempre indicato come prioritario e assolutamente condivisibile.

Michele Pompeo META, *presidente*, segnala che il consenso delle regioni all'attuazione delle iniziative indicate nella proposta di risoluzione è necessario e non può prescindere dalla disponibilità di risorse aggiuntive, dal momento che per le risorse stanziare è già stata individuata la destinazione. Dal momento che si tratta di un problema di reperimento e di attribuzione di risorse finanziarie, occorre a suo avviso richiedere la partecipazione ai lavori della Commissione di un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze, che si esprima sulla questione. Altrimenti segnala a tutti i Gruppi la possibilità di intervenire con strumenti diversi, che per certi aspetti possono risultare anche più efficaci, prendendo a tal fine in considerazione la possibilità di presentare emendamenti al disegno di legge di stabilità che sarà esaminato dalla Camera in seconda lettura.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO, nel segnalare che non è sua abitudine chiedere rinvii, ribadisce che sul secondo impegno non è nelle condizioni di potersi esprimere, perché, come segnalato dal Presidente, l'accoglimento di tale impegno presuppone la disponibilità di risorse aggiuntive. Condivide pertanto l'opportunità che un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze intervenga nei lavori della Commissione e auspica che in quella occasione sia espresso un parere favorevole sulla possibilità di individuare le risorse necessarie per dare attuazione alla proposta di risoluzione. Per quanto riguarda il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, esso valuta in modo sicuramente favorevole le finalità dell'atto di indirizzo in discussione.

Michele DELL'ORCO (M5S) sottolinea l'esigenza che la Commissione proceda rapidamente nel senso indicato dal Presidente. Ritiene infatti che, una volta garantite le risorse finanziarie necessarie, il parere delle regioni non possa che essere favorevole all'attuazione degli impegni indicati nella proposta di risoluzione.

Michele Pompeo META, *presidente*, ribadisce la volontà di sollecitare il Ministero dell'economia e delle finanze a pronunciarsi sui contenuti della proposta di risoluzione e, in particolare, sul secondo impegno. Osserva altresì che la Commissione, come indicato dal collega Dell'Orco, ha più volte sottolineato l'esigenza che siano attuate iniziative analoghe a quelle indicate nell'atto di indirizzo e che, sotto questo profilo, deve intendersi come un gesto di riguardo nei confronti dei presentatori dell'atto stesso, il fatto che altri Gruppi non abbiano presentato proprie proposte di risoluzione, di contenuto analogo, che si affiancassero a quella in discussione.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito della discussione ad una successiva seduta.

**7-00778 Garofalo: Potenziamento delle infrastrutture e dei servizi di trasporto in Sicilia.**

(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00152).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviata nella seduta del 27 ottobre 2015.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO, formulando le valutazioni del Governo sulla proposta di risoluzione in discussione, esprime parere favorevole sull'alinea del dispositivo, a condizione che sia riformulato, nel senso che le parole « a sottoscrivere gli adeguati protocolli di intesa con la regione siciliana » siano sostituite dalle seguenti: « ad intraprendere, di concerto con la Regione Siciliana e gli enti locali interessati, opportune iniziative ».

Esprime quindi parere favorevole sulla lettera *a*) contenuta nel dispositivo, a condizione che sia riformulata, nel senso che le parole: « anche tenendo conto del traffico che deriverà dalla realizzazione della dorsale sud-nord Ragusa-Gela-Licata-Canicattì-Caltanissetta Xirbi » siano sostituite dalle seguenti: « creando condizioni favorevoli per un incremento della regolarità dei servizi per tutte le relazioni di traffico che interessano l'impianto ». Osserva infatti che, in merito alla richiesta di ammodernamento e di efficientamento della stazione di Caltanissetta Xirbi, sono già in corso di affidamento gli interventi di *upgrading* tecnologico e di efficientamento infrastrutturale nell'ambito del progetto di « Potenziamento e velocizzazione dell'itinerario Palermo-Catania-Messina », inserito nel Contratto istituzionale di sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo del 28 Febbraio 2013, il cui costo a vita intera è pari a 20 milioni di euro. Gli interventi nell'impianto, che ammontano a circa 2 milioni di euro, consentiranno di gestire la circolazione nella stazione con un nuovo impianto di comando e controllo telecomandato dal posto centrale di Palermo,

creando condizioni favorevoli per un incremento della regolarità dei servizi per tutte le relazioni di traffico che interessano l'impianto.

Esprime parere favorevole sulle lettere *b*) e *c*) del dispositivo.

In merito alla lettera *d*), esprime parere favorevole a condizione che sia riformulata, anche per ragioni di coordinamento, nel senso che le parole: « mediante previsione, nei citati Protocolli, di adeguate soluzioni di collegamento tra le aree interne e le stazioni minori della tratta » siano sostituite dalle seguenti: « anche mediante previsione di adeguate soluzioni di collegamento tra le aree interne e le stazioni minori della tratta ». Osserva infatti che gli studi al momento sviluppati prevedono la possibilità di servizio nelle località di Roccapalumba e Fiumetorto per l'interscambio, rispettivamente, con le direttrici Palermo-Agrigento e Palermo-Messina. Ulteriori ipotesi potranno essere sviluppate nell'ambito dello sviluppo progettuale per « l'alta velocità *light* » Palermo-Catania, in relazione a valutazioni del rapporto tra costi e benefici. Per quanto riguarda il miglioramento dei collegamenti ferroviari sottolinea che per la rete della regione Sicilia è in atto un ampio programma di interventi di potenziamento di carattere sia infrastrutturale che tecnologico. Per i collegamenti che interessano in particolare l'impianto di Caltanissetta Xirbi, ricorda gli interventi previsti tra Fiumetorto e Raddusa, anch'essi inseriti nel citato Contratto istituzionale di sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo. Tali azioni consentiranno complessivamente la velocizzazione dei collegamenti fra Palermo e Catania con l'obiettivo di conseguire una significativa riduzione dei tempi di percorrenza sull'intero itinerario Palermo-Catania.

Alessandro PAGANO (AP) esprime perplessità sulle proposte di riformulazione avanzate dal rappresentante del Governo. Osserva infatti che il protocollo d'intesa è uno strumento efficace e di rapida attuazione, che permette il coinvolgimento di

una pluralità di soggetti. Al contrario la riformulazione proposta rischia di complicare e di ritardare l'attuazione degli impegni indicati nella proposta di risoluzione. Più in generale segnala che l'atto di indirizzo individua alcuni interventi di dimensioni finanziarie contenute, che al tempo stesso, risultano di essenziale importanza per la Sicilia, tanto più se si considera che nella regione di fatto è presente una sola linea ferroviaria, con la conseguenza che, per citare soltanto il caso dei collegamenti da Trapani a Catania, è necessario impiegare non meno di sei ore. Per questo rivolge al rappresentante del Governo un caloroso invito a cercare di individuare il percorso più efficace per pervenire alla realizzazione di opere essenziali, come quelle indicate nella proposta di risoluzione, per migliorare la situazione dei trasporti in Sicilia.

Michele Pompeo META, *presidente*, osserva che la proposta di risoluzione è stata scritta prima che intervenissero importanti sviluppi nella definizione della politica infrastrutturale del Governo, richiamando, in particolare, il « Masterplan per il Mezzogiorno ». Ritiene pertanto opportuno un adeguamento del testo aggiornandolo sulla base di questi elementi sopravvenuti. Segnala altresì la discussione in corso sul tema del Ponte sullo Stretto e sulle opere comunque connesse o alternative. Osserva infine che i protocolli d'intesa possono essere promossi da più soggetti, e comunque devono essere condivisi da tutti i soggetti coinvolti, per cui non è sufficiente un impegno in questo senso rivolto soltanto al Governo.

Vincenzo GAROFALO (AP) condivide le considerazioni del Presidente con riferimento al fatto che l'atto di indirizzo può essere oggetto di adeguamenti, anche lessicali. Osserva d'altra parte che, proprio in relazione ad una logica di programmazione organica, quale è stata adottata nel « Masterplan per il Mezzogiorno », appare contraddittorio insistere, da parte del rappresentante del Governo, sulla concertazione con gli enti locali. Al contrario l'elemento fondamentale della proposta di risoluzione in discussione è l'individuazione del ruolo strategico che la stazione di Caltanissetta Xirbi può svolgere per tutto il sistema dei trasporti in Sicilia.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO rinuncia ad insistere sulla riformulazione dell'alinea del dispositivo della proposta di risoluzione.

Vincenzo GAROFALO (AP) accoglie la riformulazione proposta dal rappresentante del Governo delle lettere *a)* e *d)*.

La Commissione approva la nuova formulazione della risoluzione Garofalo 7-00778 (*vedi allegato*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la risoluzione approvata assume il numero 8-00152.

**La seduta termina alle 14.15.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.15 alle 14.30.

ALLEGATO

**7-00778 Garofalo: Potenziamento delle infrastrutture e dei servizi di trasporto in Sicilia.****NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,

premessi che:

con le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 1 (« Disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina), del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 164 del 2014, cosiddetto « Sblocca Italia », l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane è stato nominato, per la durata di due anni dall'entrata in vigore del decreto-legge, commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria conosciuto come « alta velocità ferroviaria *light* » Messina, Catania e Palermo;

sotto un profilo prettamente territoriale nella prima ipotesi progettuale, la tratta che collegava Catania a Palermo avrebbe bypassato completamente le province di Enna, Caltanissetta e indirettamente anche la provincia di Agrigento. Per modificare questo progetto, oltre alle forti sollecitazioni dei territori delle aree interne della Sicilia, sono state presentate da parte di parlamentari di tutti i Gruppi, diversi atti di sindacato ispettivo e di indirizzo;

grazie alla pressione dell'opinione pubblica e del Parlamento nel nuovo tracciato è stato previsto l'obbligatorio passaggio nelle province di Enna e Caltanissetta, individuando di fatto, nella stazione di Caltanissetta Xirbi, lo snodo ferroviario principale al centro dell'isola;

il comitato di pilotaggio istituito presso il dipartimento delle infrastrutture della regione siciliana, titolare del contratto istituzionale di servizio tra regione siciliana e Rete ferroviaria italiana, su indirizzo del Ministro interrogato, ha reso il 3 dicembre 2014 parere favorevole allo studio di fattibilità sulla velocizzazione del tracciato tradizionale Palermo-Catania che passa per Enna e Caltanissetta Xirbi, con un tempo di percorrenza con collegamento diretto di 1:45 minuti e con velocità di progetto a 200 chilometri all'ora;

il nuovo progetto di « alta velocità ferroviaria *light* » in Sicilia, Messina-Catania-Palermo, altro non è che il prolungamento di un progetto infrastrutturale su scala europea che, una volta completato, da Nord a Sud dell'Europa, garantirà le percorrenze sul corridoio Berlino-Palermo;

recentemente Trenitalia nell'ambito delle pattuizioni contrattuali con la regione siciliana in ordine al redigendo contratto di servizio ha previsto la realizzazione di nuovi collegamenti ferroviari in Sicilia, attraverso una mini dorsale sud-nord, la cosiddetta Ragusa-Gela-Licata-Canicattì-Caltanissetta. Anche i collegamenti a servizio dei paesi della provincia di Agrigento confluiranno su Caltanissetta Xirbi per dare al territorio agrigentino nuove opportunità di collegamenti verso Catania e Palermo;

in questo quadro la stazione di Caltanissetta Xirbi può trasformarsi in un

« hub » vero e proprio, mediante la realizzazione di una stazione intermodale dove avviene lo scambio tra « ferro e ferro » e tra « ferro e gomma » in tutte le direzioni;

si ritiene opportuna un'azione mirata ad impegnare il Governo nazionale nel potenziamento, in termini di servizi e di efficienza, della stazione di Caltanissetta Xirbi, sia con l'ampliamento della struttura ferroviaria, sia con la previsione dei necessari collegamenti con linee di autobus, taxi e *car sharing* privati;

peraltro il collegamento veloce Messina-Catania-Palermo necessita di un numero ridotto di fermate in ogni provincia. I paesi del Vallone, tra le province di Caltanissetta e Palermo, non devono rimanere isolati a causa della loro posizione geografica. Si ritiene necessario individuare una sola stazione, baricentrica nel Vallone, opportunamente valorizzata con un interscambio ferro-gomma coordinato,

impegna il Governo:

a sottoscrivere gli adeguati protocolli di intesa con la Regione Siciliana, al fine di inquadrare il progetto « alta velocità ferroviaria *light* » che collegherà Messina, Catania, Enna, Caltanissetta e Palermo, in un più ampio e coordinato intervento di

rilancio dei collegamenti e dei servizi infrastrutturali ai cittadini, prevedendo:

a) l'ammodernamento e l'efficientamento della stazione di Caltanissetta Xirbi, quale snodo ferroviario principale al centro dell'isola e punto di scambio « ferro-ferro » e « ferro-gomma », creando condizioni favorevoli per un incremento della regolarità dei servizi per tutte le relazioni di traffico che interessano l'impianto;

b) un intervento di manutenzione sulla strada statale 122-bis che collega la città di Caltanissetta con la stazione di Caltanissetta Xirbi, finalizzato a garantire una maggiore sicurezza e un maggior *comfort* per chi si dirige verso la stazione di Xirbi;

c) il miglioramento dei collegamenti ferroviari minori e viari delle aree del centro dell'isola, con l'hub costituito dalla stazione di Caltanissetta Xirbi;

d) la previsione di un numero limitato di fermate intermedie – oltre a quelle nei capoluoghi provinciali – al fine di garantire in alcune fasce orarie l'utilizzo della linea veloce Palermo-Catania anche ai cittadini delle aree interne della Sicilia, anche mediante previsione di adeguate soluzioni di collegamento tra le aree interne e le stazioni minori della tratta.

**(8-00152)** « Garofalo, Pagano, Cancellieri, Cardinale ».