

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-01134 Braga: Gravi conseguenze, per la stazione ferroviaria di Como, derivanti dalla futura revisione della linea Milano-Zurigo	94
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	99
5-01665 Pilozzi: Mancata emanazione del decreto ministeriale di fissazione del sovrapprezzo al canone dovuto per il trasporto ferroviario ad alta velocità.	
5-01853 Catalano: Mancata emanazione del decreto ministeriale di fissazione del sovrapprezzo al canone dovuto per il trasporto ferroviario ad alta velocità.	
5-02569 Gagnarli: Mancata emanazione del decreto ministeriale di fissazione del sovrapprezzo al canone dovuto per il trasporto ferroviario ad alta velocità	95
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	101
5-01749 Bargerò: Progressivo depauperamento del servizio ferroviario in Piemonte e rischio di chiusura della stazione di Casale Monferrato	96
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	103

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sulla creazione del blocco funzionale dello spazio aereo Blue Med tra la Repubblica italiana, la Repubblica di Cipro, la Repubblica ellenica e la Repubblica di Malta, fatto a Limassol il 12 ottobre 2012. C. 2280 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	96
<i>ALLEGATO 4 (Parere approvato)</i>	104

RISOLUZIONI:

7-00290 Catalano: Collegamenti ferroviari transfrontalieri tra Italia e Svizzera (<i>Discussione e rinvio</i>)	97
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

INTERROGAZIONI

Martedì 6 maggio 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.

5-01134 Braga: Gravi conseguenze, per la stazione ferroviaria di Como, derivanti dalla futura revisione della linea Milano-Zurigo.

Giuseppe BERRETTA (PD) dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in ti-

tolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Giuseppe BERRETTA (PD), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta articolata, riservandosi di analizzarla nel merito più approfonditamente e di presentare, se se ne ravvisasse l'opportunità, ulteriori atti di sindacato ispettivo.

5-01665 Pillozzi: Mancata emanazione del decreto ministeriale di fissazione del sovrapprezzo al canone dovuto per il trasporto ferroviario ad alta velocità.

5-01853 Catalano: Mancata emanazione del decreto ministeriale di fissazione del sovrapprezzo al canone dovuto per il trasporto ferroviario ad alta velocità.

5-02569 Gagnarli: Mancata emanazione del decreto ministeriale di fissazione del sovrapprezzo al canone dovuto per il trasporto ferroviario ad alta velocità.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sul medesimo argomento, saranno svolte congiuntamente.

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

Nazzareno PILOZZI (SEL), replicando, nell'apprendere con favore le rassicurazioni rese dal rappresentante del Governo sui treni Intercity, ritiene tuttavia che il trasporto regionale versi in una situazione assai preoccupante, dal momento che la qualità del servizio offerto è in costante declino e il numero dei treni subisce continue e numerose riduzioni, principalmente per effetto delle riduzioni di risorse che sono state operate negli ultimi anni. Ritiene che il sovrapprezzo per l'alta velocità potrebbe costituire a suo giudizio una soluzione efficace e un giusto compromesso per riequilibrare il trasporto regionale e locale nei confronti dell'alta

velocità, anche in ragione della ingente quantità di risorse pubbliche che a quest'ultima sono state destinate a discapito di quelle destinate al trasporto locale. Non ritiene quindi che possa essere adottata, come motivazione per la mancata applicazione del sovrapprezzo, quella resa dal Sottosegretario, con la quale si paventa il rischio che il prezzo dei biglietti ferroviari per il trasporto ad alta velocità aumenterebbe in modo tale da renderlo sproporzionato alla media europea, anche in ragione del prezzo di favore iniziale applicato nei confronti degli operatori del trasporto ferroviario ad alta velocità per l'utilizzo dell'infrastruttura.

Ivan CATALANO, *presidente*, replicando, chiede al rappresentante del Governo di valutare la possibilità, da lui stesso prospettata nel corso di un'audizione dell'Autorità garante per la concorrenza ed il mercato svolta dalla Commissione, che venga affidato all'Autorità per la regolazione nei trasporti il compito di redigere uno schema di contratto che disciplini il servizio ferroviario interregionale, identificando le tratte in cui il trasporto potrebbe rientrare nel perimetro del servizio universale. Fa presente infatti che è diffusa nell'utenza ferroviaria l'errata convinzione che i servizi Intercity rientrino nell'ambito dei servizi dovuti e giudica la soluzione prospettata un giusto punto di equilibrio tra le aspettative dell'utenza e le reali possibilità di erogazione del servizio, in considerazione della limitazione delle risorse ad esso destinate. A tale proposito rileva che l'ipotesi dell'applicazione del sovrapprezzo per i servizi ad alta velocità da destinare al finanziamento del trasporto locale costituisce a suo giudizio una valida soluzione, tesa a riequilibrare anche lo sconto iniziale praticato agli operatori ferroviari per l'esercizio delle tratte ad alta velocità e che si tratterebbe di uno strumento tale da non creare alcuna turbativa di mercato.

Chiara GAGNARLI (M5S) nel concordare con le considerazioni del collega Pillozzi, ritiene la risposta del Governo

insoddisfacente. Fa presente che sono state destinate all'alta velocità ingenti risorse, circa 90 miliardi di euro, per un'utenza pari a 40.000 passeggeri, mentre per il servizio regionale e interregionale, il cui bacino di utenza è pari a 3 milioni di pendolari, oltre all'utenza turistica, si registrano continui e pesanti tagli di risorse. Riguardo alla soppressione di numerose corse Intercity ritiene che il Governo debba dare una risposta precisa, che dia certezza all'utenza e che non sia sufficiente fare riferimento ai lavori del tavolo tecnico istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, riguarda al quale auspica, peraltro, che possa offrire in tempi rapidi proposte di intervento adeguate.

5-01749 Bargerò: Progressivo depauperamento del servizio ferroviario in Piemonte e rischio di chiusura della stazione di Casale Monferrato.

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

Cristina BARGERÒ (PD), nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta, osserva che le zone periferiche del Piemonte sono state fortemente penalizzate dalle scelte operate a suo tempo dall'amministrazione regionale e auspica pertanto che il Governo intervenga anche nei trasferimenti verso le regioni per tutelare le esigenze dell'utenza pendolare, a suo avviso assolutamente prioritarie. Esprime invece soddisfazione per le rassicurazioni del Governo relative alla stazione di Casale Monferrato.

Ivan CATALANO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.30.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 6 maggio 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.30

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sulla creazione del blocco funzionale dello spazio aereo Blue Med tra la Repubblica italiana, la Repubblica di Cipro, la Repubblica ellenica e la Repubblica di Malta, fatto a Limassol il 12 ottobre 2012.

C. 2280 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione — Parere favorevole con osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 30 aprile 2014.

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

Così rimane stabilito.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, illustra la propria proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato 4*).

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni del relatore (*vedi allegato 4*).

Ivan CATALANO, *presidente*, rileva che la proposta di parere del relatore è stata approvata all'unanimità.

La seduta termina alle 14.45.

RISOLUZIONI

Martedì 6 maggio 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.45

7-00290 Catalano: Collegamenti ferroviari transfrontalieri tra Italia e Svizzera.

(Discussione e rinvio).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in oggetto.

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

Così rimane stabilito.

Ivan CATALANO, *presidente*, illustra la risoluzione a sua firma.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO si riserva di intervenire nel corso del seguito della discussione.

Arianna SPESSOTTO (M5S) ritiene che la discussione debba essere affrontata dopo che siano stati chiariti alcuni elementi, quali, in particolare, gli esiti della valutazione di impatto ambientale e acustico e la disponibilità di risorse atte a limitare i danni da inquinamento che potrebbero derivare da un aumento del traffico sulle linee transfrontaliere, anche in relazione a quanto previsto dal Protocollo delle Alpi, che fissa l'obiettivo di ridurre gli effetti negativi derivanti dal traffico transalpino. Chiede inoltre al Governo precisazioni sull'esatta ripartizione dei 40 milioni di euro stanziati per il potenziamento delle infrastrutture di quei territori.

Matteo MAURI (PD), nel ribadire la condivisione personale e del proprio Gruppo sulle politiche tese a trasferire il traffico merci dalla gomma al ferro, sia per la riduzione dell'impatto ambientale ed acustico sia anche per potenziare la sicurezza del trasporto e lo sviluppo sostenibile del Paese, ritiene tuttavia che la risoluzione in discussione non sia condivisibile laddove mette in discussione un'opera, a suo giudizio assai importante, quale il Terzo Valico dei Giovi. Ritiene

infatti che quanto richiesto nell'atto di indirizzo, volto a valutare la possibilità di procedere ad un progetto diverso da quello attualmente in esecuzione, presenti il rischio di impedire o ritardare la realizzazione di un'opera fondamentale per il Paese. Pur manifestando la propria disponibilità a confrontarsi sulle modalità di realizzazione dell'opera, ritiene indispensabile che non si pervenga ad un blocco dei lavori e che soprattutto non venga vanificato il percorso faticoso svolto finora che ha portato alla cantierabilità del Terzo Valico.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), dichiara di condividere le parti della premessa e del dispositivo relative ai collegamenti transfrontalieri tra Italia e Svizzera. Esprime invece perplessità sulle parti della risoluzione che riguardano il Terzo Valico dei Giovi e che sostanzialmente si configurano come una bocciatura del progetto. Ricorda che tale progetto ha incontrato forti resistenze, tra cui in particolare quella dell'ex amministratore di Ferrovie dello Stato Italiane, ma è tuttavia pervenuto alla fase attuativa, in particolare per quanto concerne il primo e il secondo lotto. Ritiene che il Terzo Valico rappresenti un'opera di assoluta rilevanza, per quanto possa comportare alcune problematiche, dal momento che assicurerà il collegamento tra Genova e Milano in 35 minuti. Per questo occorre evitare qualunque presa di posizione che costituisca un ostacolo o un ritardo all'attuazione dell'opera. Auspica pertanto che il testo dell'atto di indirizzo possa essere rivisto, altrimenti il proprio gruppo sarà costretto ad esprimere un voto contrario.

Ivan CATALANO, *presidente*, in merito alle numerose questioni sollevate nel corso della discussione osserva in primo luogo che la Svizzera, nella dichiarazione di intenti del 2012 citata nelle premesse della risoluzione, ha anche fornito indicazioni tecniche sulla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. Occorre peraltro osservare che tutti i dati relativi all'infrastruttura sono nell'esclusiva disponibilità di

RFI, per cui su di essi al momento non è possibile effettuare verifiche. Segnala quindi che le locomotive di ultima generazione richiedono un ammodernamento della rete ferroviaria. I nuovi standard fissati a livello di Unione europea fanno riferimento a treni da mille metri. In Italia, in assenza di un adeguamento della rete ferroviaria si è inevitabilmente costretti ad utilizzare locomotori di più vecchia fabbricazione. Per quanto concerne i collegamenti con la Svizzera, ritiene che i lavori di raddoppio di alcune tratte non siano di urgenza immediata, mentre sono sicuramente più urgenti quelli di adeguamento della rete. In ogni caso sottolinea che l'obiettivo dell'atto di indirizzo da lui presentato è quello di acquisire dal Governo chiarimenti e indicazioni su tutti i punti sollevati. Per quanto concerne in modo specifico il Terzo Valico dei Giovi, rileva che i primi lotti finanziati riguardano opere accessorie. Condivide sicuramente l'esigenza di un'opera di collegamento tra Genova e, in generale, i porti della Liguria, da una parte, e Milano e la Lombardia, dall'altra. Tuttavia l'ingente importo necessario per realizzare l'opera, pari ad oltre 6 miliardi di euro, giustifica le perplessità avanzate nella risoluzione, che è finalizzata principalmente a suscitare un approfondimento e una discussione sul progetto, per valutare se sia possibile migliorare l'opera in questione e, al tempo stesso ridurre i costi.

Mario TULLO (PD), sottolinea l'importanza del Terzo Valico dei Giovi e rileva che si tratta di un'opera che, nonostante molte difficoltà, finalmente è diventata cantierabile ed è passata alla fase attuativa. Per questo, condividendo pienamente gli argomenti illustrati dal collega Mauri, ribadisce l'esigenza di evitare l'approvazione di atti che potrebbero essere interpretati come un invito a sospendere le procedure e le attività di realizzazione dell'opera che sono in corso.

Roberta OLIARO (SCpI), pur ritenendo comprensibile l'esigenza di acquisire di informazioni e di svolgere approfondimenti, ritiene assolutamente prioritario evitare in ogni caso il rischio di mettere in discussione la prosecuzione dei lavori attualmente in corso. Osserva che il Terzo Valico rappresenta un'opera di interesse non locale ma nazionale. Rileva altresì che i dati riportati nella risoluzione a suo giudizio non corrispondono alla realtà. Per queste ragioni si associa all'auspicio che il testo dell'atto di indirizzo in discussione, per quanto concerne le parti relative al Terzo Valico dei Giovi, possa essere rivisto.

Ivan CATALANO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire rinvia il seguito della discussione ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 15.10.

ALLEGATO 1

5-01134 Braga: Gravi conseguenze, per la stazione ferroviaria di Como, derivanti dalla futura revisione della linea Milano-Zurigo.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con l'interrogazione in esame, gli onorevoli interroganti chiedono rassicurazioni in merito alla stazione ferroviaria di Como San Giovanni.

Al riguardo, sono state assunte precise informazioni presso Ferrovie dello Stato.

Ad oggi i servizi di carattere internazionale che servono la stazione di Como San Giovanni sono i seguenti:

14 treni/giorno Eurocity (effettuati in cooperazione tra Trenitalia e Ferrovie svizzere) di cui:

12 della relazione Milano Centrale-Zurigo;

2 della relazione Milano Centrale-Lucerna;

10 treni/giorno regionali Regio Express sulla relazione Milano Centrale-Bellinzona.

Il Gestore dell'infrastruttura svizzero ha programmato, a partire dal prossimo giugno, alcune modifiche sulla rete elvetica alla tracciatura dei suddetti Eurocity, funzionali, soprattutto, a conseguire un miglioramento della regolarità di questi collegamenti.

Sulla rete italiana, tali variazioni comportano conflitti di circolazione non risolvibili, specialmente nelle fasce orarie in cui sono previsti, sulla medesima tratta italiana, anche i treni regionali della Società Trenord della direttrice S11 Milano-Chiasso.

Per i 5 Eurocity per cui si determinavano i conflitti sopra citati è stato quindi programmato l'instradamento via « Monte

Olimpino 2 », con conseguente perdita della fermata di Como San Giovanni, nella quale tuttavia continueranno ad effettuare fermata gli altri 9 Eurocity, 7 tra Milano e Zurigo e 2 tra Milano e Lucerna.

Pertanto, a partire dal mese di giugno 2014, la nuova offerta della stazione di Como San Giovanni sarà la seguente:

9 treni/giorno Eurocity di cui:

7 della relazione Milano Centrale-Zurigo;

2 della relazione Milano Centrale-Lucerna;

16 treni/giorno regionali Regio Express sulla relazione Milano Centrale-Bellinzona.

In tal modo, la stazione di Como, pur rinunciando a 5 treni/giorno della relazione Milano Centrale-Zurigo, guadagnerà 6 treni/giorno della relazione Milano Centrale-Bellinzona. Vi sarà quindi un bilancio positivo delle relazioni internazionali che serviranno la stazione di Como San Giovanni.

In prospettiva, quando saranno completati gli interventi infrastrutturali in Svizzera sulla linea del Gottardo (Nuovi Tunnel di Base del Gottardo e del Monte Ceneri), la stazione di Como San Giovanni verrà servita da 32 treni/giorno da/per la Svizzera che avranno tempi di percorrenza sensibilmente migliori.

Per quanto riguarda, poi, la stazione di Como San Giovanni, Rete Ferroviaria Italiana segnala che è stato avviato un programma di riqualificazione.

Nello specifico, tra il 2013 ed il 2014 è stato rinnovato il sistema di informazione al pubblico con sostituzione totale delle periferiche presenti in stazione e recentemente sono stati conclusi interventi alla pensilina del secondo marciapiede con la previsione di completare entro il 2015 ulteriori azioni di rinnovo riguardanti il sottopasso di stazione.

Per quanto concerne, invece, il servizio di biglietteria della stazione di Como San Giovanni, strutturato su due sportelli, lo stesso è attualmente svolto dalle 6.10 alle

20.20 dal lunedì al venerdì e dalle 9.00 alle 18.40 il sabato (con chiusura la domenica).

Per la clientela comasca, la vendita della biglietteria ferroviaria viene anche assicurata, oltre che dalle numerose agenzie di viaggio ubicate sul territorio cittadino, da due emettitrici automatiche presenti in stazione, di cui una funzionante con moneta elettronica (carte di credito, bancomat) e l'altra sia con contante che con moneta elettronica; dette apparecchiature *self-service* vengono costantemente monitorate al fine di verificarne il corretto funzionamento.

In stazione, infine, è presente un punto vendita autorizzato (edicola), dove è possibile acquistare i titoli di viaggio del servizio regionale anche la domenica.

ALLEGATO 2

5-01665 Pilozzi: Mancata emanazione del decreto ministeriale di fissazione del sovrapprezzo al canone dovuto per il trasporto ferroviario ad alta velocità.

5-01853 Catalano: Mancata emanazione del decreto ministeriale di fissazione del sovrapprezzo al canone dovuto per il trasporto ferroviario ad alta velocità.

5-02569 Gagnarli: Mancata emanazione del decreto ministeriale di fissazione del sovrapprezzo al canone dovuto per il trasporto ferroviario ad alta velocità.

TESTO DELLA RISPOSTA

Rispondo congiuntamente alle interrogazioni presentate dagli onorevoli interroganti in quanto vertono su analogo argomento.

Preliminarmente, gli onorevoli portano all'attenzione del Governo la delicata questione del trasporto ferroviario interregionale e nazionale evidenziando, in particolare, il timore di una soppressione di alcuni treni interregionali Intercity che, come è noto, rientrano tra i cosiddetti servizi « a mercato » (di media/lunga percorrenza) ovvero quei servizi che, 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 commerciali; ricordo che 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 che per i servizi svolti con la predetta quota di treni Intercity ha lamentato, come peraltro evidenziato dagli Onorevoli Interroganti, un rapporto costi/ricavi fortemente negativo, pari a poco meno di trenta milioni di euro l'anno.

La quota di Intercity operati « a mercato », che percorrono principalmente la

linea dorsale tra Roma e Firenze e servono varie destinazioni, da Milano, Trieste/Venezia sino a Roma/Napoli/Salerno, 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, 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 nel cosiddetto « servizio universale » in modo da essere compresi nell'ambito del Contratto di Servizio in essere tra MIT-MEF e Ferrovie dello Stato, sostenendone l'onere, analogamente a quanto avviene per gli altri IC aventi le medesime caratteristiche.

In effetti, come evidenziato dagli interroganti, due di questi IC (la coppia 586/587 in partenza da Roma alle ore 9.40 con arrivo a Milano alle 16,15 e in partenza da Milano alle 10.50 con arrivo a Roma alle 17.20) — che registravano uno scarso utilizzo da parte della clientela pendolare — sono stati soppressi dallo scorso 1° marzo.

In merito, Trenitalia ha fatto presente di aver provveduto ad informarne il tavolo

tecnico istituito presso il MIT, cui partecipano le regioni, le quali hanno valutato come riassorbiti, in termini di impatto sulla clientela pendolare, le soppressioni già operate.

Per quanto attiene, poi, alla possibilità che le restanti coppie di IC, non compresi nel perimetro sovvenzionato dal citato Contratto di Servizio con lo Stato, non effettuino più il servizio, assicuro che il MIT è impegnato a individuare tutte le possibili soluzioni, che sia sotto il profilo tecnico che economico consentano il mantenimento in attività dei servizi in argomento oltre il prossimo mese di giugno 2014.

Proprio in quest'ottica, i competenti uffici del MIT hanno chiesto a Trenitalia ulteriori dettagli per poter 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. Tutto ciò dovrà ovviamente avvenire in un quadro di invarianza delle risorse attualmente disponibili e pertanto sarà necessario individuare eventuali rimodulazioni degli altri servizi inclusi nel citato perimetro sovvenzionato.

Gli onorevoli interroganti fanno poi riferimento all'articolo 21 del decreto-legge n. 98 del 2011, recante « Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria », e relativa legge di conversione.

Al riguardo, devo evidenziare che tale norma avrebbe riflessi soltanto indiretti sul trasporto pendolare in quanto la stessa prevede l'introduzione di un sovrapprezzo al canone dovuto per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, non forniti nell'ambito di contratti di servizio pubblici per la parte espletata su linee appositamente costruite per i collegamenti ferroviari AV, con velocità pari o superiore a 250 chilometri orari, destinato interamente al finanziamento degli oneri dei servizi universali di trasporto ferroviario di interesse nazionale, oggetto di contratto di servizio pubblico.

Di contro, è evidente che l'introduzione del sovrapprezzo in questione determinerebbe

impatti rilevanti sulla concorrenza, compromettendo così la redditività economica del segmento Alta Velocità, considerato che l'extra-canone interverrebbe su tariffe medie tra le più onerose in Europa.

Devo peraltro rilevare che tale norma va letta in combinato disposto con l'articolo 15 del decreto legislativo n. 188 del 2003, che stabilisce il principio del tendenziale equilibrio dei conti del Gestore dell'infrastruttura tra, da un lato, i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni ferroviari e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi pubblici definiti nel contratto di programma e, dall'altro lato, i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti.

Per quanto attiene al decreto MIT del 10 settembre 2013, citato in particolare dall'onorevole Pillozzi, faccio presente che, nelle more delle determinazioni che a regime assumerà l'Autorità per la regolazione dei trasporti, il MIT si è limitato ad approvare la proposta formulata dal Gestore di riduzione del valore del pedaggio per le linee AV, atteso che sia il bilancio consolidato 2010-2011 che quello di previsione 2012-2013 mostravano un utile crescente; in particolare un introito da circolazione stabilmente superiore al risultato di esercizio del Gestore stesso, il che ne consentiva la riduzione proposta, anche nel rispetto del già citato vincolo di tendenziale equilibrio di bilancio.

Nel concludere, tengo ad evidenziare che – fermo restando che la programmazione e la gestione dei servizi regionali, dedicati principalmente all'utenza pendolare, competono, 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 – il MIT, ben consapevole dei disagi dell'utenza pendolare, valuterà attentamente ogni iniziativa utile per venire incontro all'esigenza di detta categoria, anche nell'ambito del citato tavolo tecnico appositamente costituito.

ALLEGATO 3

5-01749 Bargerò: Progressivo depauperamento del servizio ferroviario in Piemonte e rischio di chiusura della stazione di Casale Monferrato.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'onorevole interrogante porta nuovamente all'attenzione la delicata questione del trasporto pubblico locale e ferroviario regionale nella regione Piemonte.

Devo ricordare che secondo la normativa vigente, decreto legislativo n. 422 del 1997, la programmazione e gestione dei servizi ferroviari regionali, che assicurano principalmente la mobilità della clientela pendolare, è di competenza delle singole regioni, nel caso di cui trattasi della regione Piemonte, 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.

Nel caso specifico, Ferrovie dello Stato ha evidenziato che in data 11 giugno 2012, con delibera n. 13/3991 la Giunta regionale del Piemonte ha adottato una riorganizzazione del servizio di trasporto regionale, finalizzata al contenimento dei costi, sospendendo il servizio ferroviario su 12 linee a bassa frequentazione – ad eccezione delle linee Vercelli-Casale Mon-

ferrato e Novara-Varallo per le quali è stata prevista l'attivazione di una sperimentazione di integrazione tra ferro e gomma – e convertendolo in servizio bus; tale servizio, sulla base della deliberazione n. 19/3042 che ha trasferito la gestione dei servizi ferroviari sostitutivi effettuati su gomma dal contratto di servizio con Trenitalia all'ambito dei servizi minimi provinciali, rientra nelle competenze delle Amministrazioni provinciali piemontesi.

Successivamente, nell'ottobre 2013, con delibera n. 19/6537, la regione ha approvato il Piano di trasporto pubblico locale, confermando la chiusura della linea Vercelli-Casale Monferrato e l'attivazione di un servizio ridotto sperimentale sulla linea Novara-Varallo.

Ferrovie dello Stato ha altresì fatto presente che la stazione di Casale Monferrato serve anche la linea Alessandria-Casale Monferrato-Chivasso sulla quale con l'orario attualmente in vigore la regione Piemonte ha confermato il servizio ferroviario.

ALLEGATO 4

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sulla creazione del blocco funzionale dello spazio aereo Blue Med tra la Repubblica italiana, la Repubblica di Cipro, la Repubblica ellenica e la Repubblica di Malta, fatto a Limassol il 12 ottobre 2012 (C. 2280 Governo, approvato dal Senato).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sulla creazione del blocco funzionale dello spazio aereo *Blue Med* tra la Repubblica italiana, la Repubblica di Cipro, la Repubblica ellenica e la Repubblica di Malta, fatto a Limassol il 12 ottobre 2012 (C. 2280 Governo, approvato dal Senato);

premessi che:

i blocchi funzionali dello spazio aereo europeo (*Functional Airspace Blocks* o FABs) costituiscono porzioni di spazio aereo più ampie di quelle nazionali, all'interno di ciascuna delle quali il traffico aereo sarà gestito con requisiti tecnici ed operativi armonizzati, superando la frammentazione dovuta alle specificità proprie di ciascun gestore nazionale; l'istituzione e la piena operatività dei blocchi funzionali di spazio aereo avranno di conseguenza l'effetto di semplificare e migliorare la gestione del traffico aereo, limitarne i costi e assicurare, attraverso una razionalizzazione delle rotte di volo, una significativa diminuzione dell'impatto ambientale dei voli stessi;

in particolare il FAB *Blue Med*, mediante l'integrazione delle modalità e delle procedure tecnico-operative di gestione del

traffico aereo tra l'Italia, da un lato, e Grecia, Cipro e Malta, dall'altro, potrà consentire un significativo miglioramento dell'efficienza nella gestione del traffico aereo da parte di questi ultimi Paesi, consentendo all'Italia di recuperare quote importanti di traffico aereo che proviene dal Medio e dall'Estremo Oriente o vi è destinato e che attualmente segue rotte alternative rispetto a quelle che interesserebbero il Mediterraneo centro-orientale;

l'integrazione sotto il profilo tecnico e operativo della gestione del traffico aereo nel blocco funzionale *Blue Med* offre altresì all'Italia la possibilità di assumere una posizione di leadership, che potrà tradursi in esportazione di tecnologie, in attività di formazione e in altre relazioni economicamente significative;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) valuti la Commissione di merito l'opportunità di segnalare al Governo l'esigenza, anche in considerazione dei maggiori compiti che potranno derivare dall'attuazione dell'Accordo in esame, di evitare ulteriori misure di riduzione delle

risorse destinate al funzionamento dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo;

b) valuti la Commissione di merito l'opportunità di segnalare al Governo l'esigenza di un appropriato coordinamento tra i tempi con cui sarà realizzata la prevista cessione a soggetti privati di una quota del capitale sociale di ENAV SpA e i tempi con cui si perverrà alla piena

operatività del blocco funzionale dello spazio aereo *Blue Med*;

c) valuti la Commissione di merito le conseguenze dell'applicazione dell'articolo 16 dell'Accordo, in materia di armonizzazione delle politiche nazionali di tariffazione, nonché del ruolo di *leadership* riconosciuto all'Italia all'interno del FAB *Blue Med*.