

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-00081 Gribaudo: Ipotesi di chiusura della linea ferroviaria Cuneo-Limone-Ventimiglia ..	81
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	90
5-00113 Garofalo: Necessità di un generale potenziamento del trasporto ferroviario in Sicilia, anche alla luce dei gravi e ripetuti disservizi sulla tratta ferroviaria Messina-Catania-Siracusa	82
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	93
5-00147 Culotta: Necessità di un potenziamento infrastrutturale e di un rilancio del servizio ferroviario in Sicilia	82
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	96
5-00397 Bruno Bossio: Possibilità di utilizzo, da parte delle regioni, delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, ai fini del rilancio del trasporto pubblico locale	83
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	100

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.	
Audizione di rappresentanti di ASSTRA (Associazione Trasporti) (<i>Svolgimento e conclusione</i>) .	83

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Programma di lavoro della Commissione europea per il 2013 e relativi allegati. COM(2012)629 final.	
Programma di diciotto mesi del Consiglio dell'Unione europea per il periodo 1° gennaio 2013-30 giugno 2014. 17426/12.	
Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2013. Doc. LXXXVII-bis, n. 1 (Parere alla XIV Commissione) (<i>Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	84
<i>ALLEGATO 5 (Parere approvato dalla Commissione)</i>	105

SEDE CONSULTIVA:

DL 69/2013: Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia. C. 1248 Governo (Parere alle Commissioni I e V) (<i>Esame e rinvio</i>)	84
---	----

INTERROGAZIONI

Mercoledì 3 luglio 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 14.

5-00081 Gribaudo: Ipotesi di chiusura della linea ferroviaria Cuneo-Limone-Ventimiglia.

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

Chiara GRIBAUDO (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la

risposta, della quale si dichiara parzialmente soddisfatta, pur condividendo l'analisi di merito svolta rispetto ai costi e alla riorganizzazione del servizio ritiene che sia importante rilanciare la linea oggetto dell'atto di sindacato ispettivo, sia per lo sviluppo del trasporto in quella zona sia anche per ragioni di interscambio con la Francia. Prende atto con soddisfazione dell'intenzione del Governo di ridefinire la convenzione del 1970 e giudica importante rafforzare il tavolo di confronto tra le regioni interessate prevedendo una forte presenza dei Governi centrali, per la realizzazione delle infrastrutture e lo sviluppo del turismo e della mobilità nelle tre regioni servite da quella tratta. Auspica infine che ci sia una costante informazione di tutti gli enti istituzionali coinvolti.

5-00113 Garofalo: Necessità di un generale potenziamento del trasporto ferroviario in Sicilia, anche alla luce dei gravi e ripetuti disservizi sulla tratta ferroviaria Messina-Catania-Siracusa.

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

Vincenzo GAROFALO (PdL), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta assai dettagliata, sottolinea il proprio interesse alla questione oggetto dell'interrogazione, che a suo giudizio necessita di un costante e continuo monitoraggio e, nel prendere atto con favore dell'interesse del Ministro al riguardo, auspica che si possano mettere in campo iniziative che portino a risultati migliori di quelli ottenuti nel passato. Nel ricordare che i servizi di trasporto offerti da Trenitalia sono regolati da un contratto di servizio, che prevede dei finanziamenti per l'esercizio delle tratte, osserva che a suo giudizio l'offerta di servizi prospettata nel contratto non coincide con quella realmente prestata dalla società e sottolinea l'esigenza che vengano garantite puntualmente le prestazioni dovute, anche a fronte dell'avvenuto aumento delle tariffe. Nel segnalare l'opportunità che il Governo

possa superare le criticità derivanti dalle diverse competenze dei Ministeri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e trasporti sulla società che presta il servizio ferroviario, auspica che venga intensificata l'attività di vigilanza al fine di avere un quadro preciso delle prestazioni realmente effettuate e prevedere un sistema di penalità, che contempli anche la riduzione dei finanziamenti in caso di inosservanza del contratto di servizio. Riguardo alla realizzazione delle infrastrutture, invita il Governo a prestare la massima attenzione affinché vengano realizzate adeguate infrastrutture anche nel Mezzogiorno, rispettando la tempistica prevista, dal momento che i tempi medi di progettazione e di successiva realizzazione di un'infrastruttura nel Paese sono a suo giudizio troppo lunghi.

5-00147 Culotta: Necessità di un potenziamento infrastrutturale e di un rilancio del servizio ferroviario in Sicilia.

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

Magda CULOTTA (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la puntuale risposta, della quale si dichiara soddisfatta, dal momento che non si è verificata la paventata riduzione dei servizi ferroviari prevista per il mese di giugno. Esprime in ogni caso preoccupazione per la possibilità che tale riduzione sia stata solo differita di qualche mese e sollecita pertanto il Governo a porre in atto le opportune iniziative per evitare che ciò si verifichi, al fine di garantire un servizio necessario per i pendolari siciliani, che sarebbero altrimenti costretti ad utilizzare mezzi propri. Auspica, infine, che ci sia un maggiore coinvolgimento della regione siciliana nella stipula del contratto di servizio, nelle more del conferimento del processo di attribuzione delle competenze in materia di trasporto ferroviario regionale.

5-00397 Bruno Bossio: Possibilità di utilizzo, da parte delle regioni, delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, ai fini del rilancio del trasporto pubblico locale.

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

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per l'accurata analisi della situazione del trasporto pubblico locale, di cui la Commissione si sta occupando attraverso un'indagine conoscitiva, esprime soddisfazione in particolare per l'ultima parte della risposta in cui viene data una valutazione sostanzialmente positiva alla questione oggetto dell'interrogazione. Prende atto con favore dell'approvazione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che potrebbe consentire già a partire dal prossimo anno una migliore riorganizzazione del servizio basata su criteri di efficienza. Fa presente che il proprio interesse sulla questione del trasporto pubblico locale è sia di carattere generale, sia, in particolare, relativo alla regione Calabria, e al riguardo prende atto favorevolmente dell'ammontare delle risorse da riprogrammare del Fondo per lo sviluppo e la coesione, pari a 355 milioni di euro per la regione Calabria, che possono contribuire al rilancio e allo sviluppo del trasporto pubblico locale nella regione. Auspicando che la ripartizione delle risorse avvenga attraverso il calcolo dei costi *standard*, piuttosto che dei costi storici, nel giudicare positivamente le modalità attraverso le quali il Governo intende affrontare il tema del trasporto pubblico locale, ritiene che si possa intervenire al riguardo già nel corso dell'esame del decreto-legge n. 69, tenendo conto della specificità del trasporto ferroviario rispetto a quello su gomma.

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

La seduta termina alle 14.55.

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 3 luglio 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO, indi del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.55.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

**Audizione di rappresentanti di ASSTRA
(Associazione Trasporti).**

(Svolgimento e conclusione).

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Marcello PANETTONI, *Presidente di ASSTRA (Associazione Trasporti)*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono, quindi, il presidente Michele Pompeo META e i deputati Andrea VECCHIO (SCpI), Michele MOGNATO (PD), Giorgio BRANDOLIN (PD) e Diego DE LORENZIS (M5S).

Marcello PANETTONI, *Presidente di ASSTRA (Associazione Trasporti)*, risponde ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia i rappresentanti di ASSTRA per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.40.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Mercoledì 3 luglio 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Deborah BERGAMINI.

La seduta comincia alle 15.40.

Programma di lavoro della Commissione europea per il 2013 e relativi allegati.
COM(2012)629 final.

Programma di diciotto mesi del Consiglio dell'Unione europea per il periodo 1° gennaio 2013-30 giugno 2014.
17426/12.

Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2013.
Doc. LXXXVII-bis, n. 1.
(Parere alla XIV Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto, rinviato nella seduta del 26 giugno 2013.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che nella seduta del 26 giugno scorso, l'onorevole Nardi, in qualità di relatore, ha svolto la relazione introduttiva e sono intervenuti i deputati Biasotti, Catalano, Garofalo e Tullo.

Martina NARDI (SEL), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato 5*) che tiene conto delle osservazioni emerse nel corso del dibattito.

Vincenzo GAROFALO (PdL) ringrazia il relatore per aver recepito le osservazioni emerse nel dibattito e preannuncia il voto favorevole sulla proposta di parere del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni del re-

latore (*vedi allegato 5*). Delibera, quindi, di nominare il deputato Martina Nardi come relatore presso la XIV Commissione.

La seduta termina alle 15.50.**SEDE CONSULTIVA**

Mercoledì 3 luglio 2013. — Presidenza del vicepresidente Deborah BERGAMINI.

La seduta comincia alle 15.50.

DL 69/2013: Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia.

C. 1248 Governo.

(Parere alle Commissioni I e V).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Mario TULLO (PD), *relatore*, fa presente che il decreto-legge n. 69 del 2013 contiene numerose disposizioni di interesse della IX Commissione trasporti, tra cui segnala in particolare: l'attuazione dell'Agenda digitale italiana, il sistema portuale, la nautica da diporto e il sistema ferroviario.

Con riferimento all'Agenda digitale sottolinea in primo luogo l'articolo 10 del provvedimento, che prevede l'esonero per chiunque offra l'accesso ad Internet al pubblico dall'identificazione personale degli utilizzatori, fermo restando l'obbligo del gestore di garantire la tracciabilità del collegamento attraverso il MAC *address* (un codice che identifica il terminale). Fa presente che il provvedimento specifica, inoltre, che la registrazione della traccia, ove non associata all'identità dell'utilizzatore, non costituisce trattamento di dati personali e non richiede adempimenti giuridici; il provvedimento precisa poi che se l'offerta di accesso ad Internet non costituisce l'attività commerciale prevalente non è richiesta l'autorizzazione generale prevista dall'articolo 25 del codice delle comunicazioni elettroniche e la licenza

rilasciata dalla questura prevista dall'articolo 7 del decreto-legge n. 144 del 2005. Vengono infine introdotte misure di semplificazione per l'installazione delle apparecchiature di comunicazione elettronica (viene meno l'obbligo di affidare tali lavori unicamente alle imprese abilitate secondo le procedure del decreto legislativo n. 198 del 2010). Al riguardo, rileva che la disposizione presenta alcuni profili problematici sui quali risulta opportuno acquisire l'avviso del governo. In particolare: non appaiono chiare le modalità con le quali si procederà al controllo del MAC address, soprattutto nel caso in cui si tratti di computer portatili che si connettano ad un'area WiFi in un esercizio commerciale o in una struttura pubblica, non essendo esplicitato se permane per i gestori o i responsabili di tali strutture l'obbligo di richiedere e registrare il MAC address dei computer dei clienti od utenti; quanto all'obbligo di monitoraggio ed identificazione degli utenti era disciplinato dal decreto del Ministro dell'interno del 16 agosto 2005 emanato in attuazione dell'articolo 7, commi 4 e 5, del decreto-legge n. 144 del 2005 (cosiddetto «decreto Pisanu»), essendo tali commi stati soppressi dal decreto-legge n. 225 del 2010, osserva che si dovrebbe intendere come soppresso anche il decreto ministeriale attuativo e conseguentemente già precedentemente all'emanazione del decreto gli obblighi di monitoraggio ed identificazione sarebbero venuti meno. Al tempo stesso, fa presente che nella pratica continua ad essere frequente la richiesta da parte dei gestori dell'identificazione degli utenti; nel ritenere che tale richiesta potrebbe derivare da un'incertezza normativa o, più in generale, come accennato anche dalla relazione illustrativa, dal timore circa l'eventuale responsabilità del gestore in caso di illecito commesso attraverso il terminale connesso all'area WiFi, giudica però opportuno chiarire se sia necessario procedere con l'emanazione di un'ulteriore norma oppure se non sarebbe risultato più efficace chiarire le norme già esistenti in via interpretativa, senza appesantire ulteriormente la già complessa stratificazione

normativa. Quanto agli obblighi di conservazione dei dati personali previsti in particolare dall'articolo 132 del codice in materia di trattamento dei dati personali (decreto legislativo n. 196 del 2003) osserva che essi sembrano essere già rivolti unicamente a coloro che realizzano esclusivamente, o prevalentemente, una trasmissione di segnali su reti di comunicazione elettronica (quali gli *Internet service provider*) quindi con esclusione dei soggetti che mettano a disposizione del pubblico punti di accesso ad Internet, come previsto dalla deliberazione del Garante per la *Privacy* del gennaio 2008, recante «Misure e accorgimenti a garanzia degli interessati in tema di dati di traffico telefonico e telematico per finalità di accertamento e repressione dei dati». Quanto all'obbligo di licenza previsto dall'articolo 7 del decreto-legge n. 144 del 2005, rileva che esso è già venuto meno, anche per l'apertura degli esercizi pubblici che svolgano la prestazione dell'accesso ad Internet come attività prevalente il 31 dicembre 2011 e che andrebbe pertanto chiarita la portata della disposizione.

Evidenzia che in materia di Agenda digitale interviene, con riferimento al coordinamento delle attività governative in materia, anche l'articolo 13, che, tra le altre cose, prevede: l'attribuzione della presidenza della cabina di regia per l'agenda digitale istituita dal decreto-legge n. 5 del 2012 per il coordinamento delle attività dei diversi ministeri interessati al Presidente del Consiglio dei Ministri o ad un suo delegato; la creazione della figura del Commissario per l'attuazione dell'Agenda per l'Italia digitale – individuato, in base al comunicato stampa del Consiglio dei ministri, in Francesco Caio – posto a capo di una struttura di missione della Presidenza del Consiglio; la costituzione di un tavolo permanente per l'innovazione e l'agenda digitale italiana presieduto dal Commissario per l'attuazione dell'Agenda digitale italiana (in base a notizie di stampa, dovrebbero farne parte Luca De Biase e Benedetta Rizzo); la concentrazione della vigilanza sull'Agenda per l'Italia digitale nella Presidenza del Con-

siglio, che acquista anche la piena competenza sia per la nomina del direttore della stessa Agenzia, in quanto sono soppressi le già previste concertazioni e l'obbligo del previo avviso pubblico ai fini della nomina, sia per l'approvazione dello statuto dell'Agenzia, in quanto sono soppressi i poteri ministeriali di proposta e di concertazione, sia, ancora, per la determinazione della dotazione organica dell'Agenzia, diminuita nel massimo da 150 a 130 unità, in quanto di tutte le concertazioni previste è mantenuta solo quella con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Al riguardo, se, da un lato, giudica condivisibile il ruolo di coordinamento forte assunto dalla Presidenza del Consiglio nell'attuazione dell'Agenda digitale italiana, dall'altro lato appare opportuno che il governo chiarisca: le modalità con le quali saranno disciplinate le rispettive competenze di cabina di regia, Commissario/tavolo e Agenzia per l'Italia digitale, al fine di evitare che si vada incontro ad una controproducente moltiplicazione degli organismi; gli effetti delle nuove procedure di nomina del direttore dell'Agenzia per l'Italia digitale sul direttore in carica, individuato lo scorso 30 ottobre nell'ingegnere Ragosa, che, nelle more della piena operatività dell'Agenzia opera come commissario della stessa; gli effetti delle nuove procedure di approvazione dello statuto dell'Agenzia per l'Italia digitale sull'iter dello statuto in corso la cui approvazione, in base a quanto dichiarato dal Ministro dello sviluppo economico nella seduta dell'Assemblea della Camera del 15 maggio 2013, in risposta ad alcune interrogazioni a risposta immediata, dovrebbe essere prossima.

Segnala le ulteriori disposizioni in materia di Agenda digitale di interesse della IX Commissione trasporti ossia: l'articolo 14, che prevede la facoltà dei cittadini di richiedere, in sede di istanza di rilascio del documento in cui sono unificate la carta di identità elettronica (CIE) e la tessera sanitaria elettronica, una casella di posta elettronica certificata e di indicarla come domicilio digitale; l'articolo 15, il quale prevede che il presidente della Commis-

sione per il coordinamento del Sistema pubblico di connettività sia individuato, a seguito della soppressione di Digit-PA intervenuta con il decreto-legge n. 83 del 2012 nel Commissario per l'attuazione dell'Agenzia digitale o, su sua delega, nel direttore dell'Agenzia per l'Italia digitale (in precedenza presidente della Commissione era il responsabile di DigitPa); l'articolo 16 prevede che nell'ambito del piano triennale di razionalizzazione dei centri di elaborazione dati (CED) delle pubbliche amministrazioni siano individuati i livelli minimi dei requisiti di sicurezza, di capacità elaborativa e di risparmio energetico; l'articolo 17 che stabilisce termini temporali certi per l'utilizzo del fascicolo sanitario elettronico su tutto il territorio nazionale

In materia portuale segnala l'articolo 22, che reca diversi interventi: in primo luogo la modifica della disciplina in materia di dragaggi, prevedendo, tra le altre cose, la sottomissione del progetto sui dragaggi alla commissione per la valutazione di impatto ambientale solo nel caso in cui il progetto preveda anche il progetto di infrastrutture di contenimento che non siano già comprese nei provvedimenti di rilascio della valutazione di impatto ambientale o nei piani regolatori portuali di riferimento. Viene inoltre consentita la reimmissione nei siti idrici di provenienza ovvero l'utilizzazione per il rifacimento degli arenili anche dei materiali dei dragaggi che non presentino, come invece ora richiesto, caratteristiche analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo, mantenendo l'unico requisito della idoneità al sito di destinazione. Si consente infine: l'utilizzo dei materiali non pericolosi per il refluito all'interno di casse di colmata a determinate condizioni, senza considerare tuttavia le specifiche norme tecniche adottate dal Ministero dell'ambiente; l'adozione del decreto sulle norme tecniche applicabili ai dragaggi senza il parere della Conferenza Stato-Regioni. Segnala che un secondo intervento è rappresentato dalla possibilità per le autorità portuali di diminuire fino all'azzeramento ovvero di aumentare fino a un

tetto massimo pari al doppio le tasse di ancoraggio. Rileva che il provvedimento interviene, infine, sulle misure in materia di autonomia finanziaria delle autorità portuali introdotte dal decreto-legge n. 83 del 2012, prevedendo: l'innalzamento da 70 milioni di euro annui a 90 milioni di euro annui del limite entro il quale le autorità portuali possono trattenere la percentuale dell'uno per cento dell'IVA riscossa nei porti; la destinazione delle risorse anche agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali.

In materia di nautica da diporto, segnala l'articolo 23, comma 1, che modifica l'articolo 49-*bis*, comma 5, del Codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo n. 171 del 2005, per quanto concerne l'attività di noleggio occasionale di unità da diporto, consentendo l'assoggettamento ad imposta sostitutiva del 20 per cento, a richiesta del percipiente, dei proventi derivanti dalle attività di noleggio occasionale di durata complessiva non superiore a 40 giorni, indipendentemente quindi dall'ammontare dei proventi derivanti dal noleggio. Ricorda che la norma novellata prevedeva invece la possibilità di assoggettamento ad imposta sostitutiva solo nel limite di proventi inferiori a 30.000 euro. Sottolinea che rimane ferma l'esclusione della detraibilità o deducibilità dei costi e delle spese sostenute relative all'attività di noleggio. Il comma 2 esenta dal pagamento della tassa annuale istituita dal decreto-legge n. 201 del 2011 le unità da diporto con lunghezza fino a 14 metri e ne riduce l'ammontare per le imbarcazioni di lunghezza compresa tra i 14 e i 20 metri, ammontare che viene rideterminato in 870 euro annui (in luogo di 1.740 euro) per le unità tra i 14 e i 17 metri, e in 1.300 euro (in luogo di 2.600 euro) per le unità tra i 17 e i 20 metri di lunghezza.

Rileva che in materia ferroviaria intervengono due disposizioni: in primo luogo l'articolo 18, comma 7, che consente la contrattualizzazione degli interventi in materia di sicurezza ferroviaria immediatamente cantierabili nelle more dell'appro-

vazione del contratto di programma parte investimenti 2012-2016, per l'importo già disponibile di 300 milioni di euro; in secondo luogo l'articolo 24 che interviene, invece, in materia di regolamentazione del trasporto ferroviario, prevedendo che: il canone per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria sia stabilito con il parere e non con l'intesa con la Conferenza unificata e che il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non determini autonomamente il canone bensì approvi la proposta del gestore dell'infrastruttura (cioè RFI Spa) al riguardo; con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti siano determinati anche i corrispettivi per i servizi non compresi nel canone di accesso all'infrastruttura; la separazione contabile tra gestore dell'infrastruttura ferroviaria e impresa di trasporto ferroviario (vale a dire tra le attività di Rfi Spa e quelle di Trenitalia Spa, entrambe componenti dell' Holding Ferrovie dello Stato Spa) debba fornire trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei corrispettivi e fondi pubblici percepiti per ogni attività; il riconoscimento per operatori diversi dall'impresa titolare del contratto di servizio pubblico (cioè Trenitalia Spa) del diritto di effettuare il servizio passeggeri, anche tra stazioni nazionali comprese in tratti internazionali, riconosciuto dall'articolo 59 della legge n. 99 del 2009, possa essere soggetto a limitazioni, in caso di compromissione dell'equilibrio economico generale del contratto di servizio pubblico, non nel « diritto di far salire e scendere passeggeri », come attualmente previsto, ma nel « diritto di far salire o scendere passeggeri ». Fa presente che l'articolo 24 prevede altresì che: in caso di compromissione dell'equilibrio economico generale del contratto di servizio pubblico, sia prevista la possibilità per il Ministero di stabilire, in alternativa alle limitazioni sopra richiamate, anche diritti di compensazione a favore di Trenitalia e a carico degli altri operatori, comunque non superiori a quanto necessario all'impresa titolare del contratto di servizio pubblico per coprire i costi del servizio; non si può dare luogo a limita-

zioni o all'imposizione di diritti di compensazione se le fermate intermedie degli altri operatori siano a distanza superiore a 100 Km e i livelli tariffari risultino superiori di almeno il 20 per cento a quelli dei servizi a committenza pubblica.

Al riguardo, ritiene opportuno che il Governo chiarisca la *ratio* della disposizione. Osserva infatti, che da un lato, la previsione di misure compensative a carico delle imprese concorrenti e a favore di Trenitalia in luogo della semplice imposizione di limitazioni al servizio, potrebbe rappresentare un'apertura ad una maggiore concorrenza. Ricorda che in tal senso la misura era auspicata anche dall'Autorità Antitrust nella sua segnalazione al Parlamento ai fini della legge annuale di concorrenza dell'ottobre 2012. Dall'altro lato però rileva che la concreta disciplina introdotta potrebbe risultare sproporzionata, in particolare con il requisito richiesto di fermate intermedie a più di 100 Km di distanza e di tariffe superiori di almeno il 20 per cento per evitare di incorrere in limitazioni del servizio o nel pagamento di diritti di compensazione.

Segnala infine ulteriori disposizioni presenti nel decreto di interesse della IX Commissione. In materia di sicurezza stradale evidenzia l'articolo 20, che prevede la revoca delle risorse destinate a finanziare gli interventi del primo e secondo programma annuale di attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale (relativi rispettivamente agli anni 2002 e 2003) che risultino non ancora avviati. Fa presente che le risorse revocate saranno destinate a tre finalità: il cofinanziamento, in concorso con le regioni, di un programma di interventi per la sicurezza stradale, sulla base delle proposte formulate dalle regioni; la prosecuzione del monitoraggio dei programmi di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale; il potenziamento del sistema di raccolta dati sull'incidentalità stradale.

Sottolinea che l'articolo 25, comma 5, consente l'utilizzo delle risorse residue destinate al contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ENAV agli interventi per garantire

la sicurezza degli impianti ed operativa, mentre i commi da 9 a 11, prevedono l'affidamento alla Regione siciliana della vigilanza sull'attuazione delle convenzioni per il servizio pubblico per il trasporto passeggeri con le isole minori della Sicilia. Al riguardo segnala che le disposizioni appaiono incidere *ex lege* sui rapporti stabiliti dalla Convenzione vigente tra il Ministero delle infrastrutture e la Compagnia delle Isole S.p.A, società privata peraltro partecipata dalla stessa Regione siciliana tramite la società Mediterranea Holding, apportando anche modifiche implicite (relativamente alla vigilanza sull'attuazione) alla Convenzione medesima, in deroga alle procedure previste. Sulla questione giudica opportuno acquisire l'avviso del Governo. Segnala ancora l'articolo 45 che prevede che l'accertamento della conformità delle macchine agricole alle prescrizioni tecniche previste dalla legge possa avvenire non solo da parte del Dipartimento per i trasporti terrestri, come attualmente previsto, ma anche da parte delle strutture o degli enti in possesso dei requisiti che saranno stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro delle politiche agricole.

Fa presente che l'articolo 61 prevede, a fini di copertura, la riduzione di 19 milioni di euro per l'anno 2013 e di 7,4 milioni di euro per l'anno 2014 dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 10, sesto periodo, della legge n. 488 del 1999, che reca misure di sostegno all'emittenza televisiva locale, pari a 82 miliardi di lire annue a decorrere dal 2000 (circa 42,3 milioni di euro annui). Al riguardo giudica opportuno che il governo chiarisca se le risorse residue risultino congrue per gli interventi previsti a valere sull'autorizzazione di spesa.

Segnala, infine, il meccanismo delineato dall'articolo 18 che costituisce un fondo di 335 milioni per il 2013, 405 milioni per il 2014, 652 milioni per il 2015, 535 milioni per il 2016 e 142 milioni per l'anno 2017 per il finanziamento di infrastrutture cantierabili, alimentato con la revoca di risorse stanziato per opere più

lontane dalla realizzazione. Tra le opere finanziate figurano il collegamento ferroviario funzionale tra il Piemonte e la Valle d'Aosta e la tratta Canello-Frasso Telsino della linea alta velocità Napoli-Bari. Tra le opere oggetto di revoca delle risorse ricorda il secondo lotto del terzo valico dei Giovi (per 50 milioni di euro per il 2013, 189 milioni di euro per il 2014, 274 milioni di euro per il 2015 e 250 milioni di euro per il 2016) e l'alta velocità Lione-Torino (50 milioni per il 2013, 189 milioni per il 2014, 274 milioni per il 2015 e 250 milioni per il 2016).

Martina NARDI (SEL) segnala l'opportunità che i termini di presentazione degli emendamenti presso le Commissioni I e V, competenti in sede referente, tengano conto anche dell'attività conoscitiva che le Commissioni possono deliberare di svolgere.

Deborah BERGAMINI, *presidente*, in ragione dell'imminente ripresa dei lavori dell'Assemblea, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 16.

ALLEGATO 1

5-00081 Gribaudo: Ipotesi di chiusura della linea ferroviaria Cuneo-Limone-Ventimiglia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La linea Cuneo-Breil-Ventimiglia, ricostruita negli anni '70, ha una lunghezza pari a 96 km totali di cui 49 in territorio italiano (Piemonte e Liguria) e 47 in territorio francese (Provence-Alpes-Côte d'Azur-« Paca »). Il relativo esercizio è attualmente regolato dai seguenti atti:

convenzione intergovernativa Italia – Francia del 24 giugno 1970 che disciplina la ricostruzione e l'esercizio del solo tratto di linea in territorio francese;

accordo di attuazione fra l'allora Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato e la SNCF – Société Nationale des Chemins de Fer del 6 ottobre 1979.

Ad oggi la gestione dell'intera linea Cuneo-Breil-Ventimiglia è affidata, per il tratto ricadente in territorio italiano, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) e, per il tratto in territorio francese, da Réseau Ferré de France (RFF) (originariamente SNCF). In virtù della citata Convenzione del '70, tuttavia, gli oneri connessi con l'esercizio e la manutenzione della tratta francese sono praticamente interamente a carico della parte italiana, che ha l'obbligo di ripianare il conto economico di linea, benché il servizio ferroviario sia offerto anche in territorio francese. Tale conto infatti, presentato annualmente da SNCF, ha mostrato un deficit che negli ultimi 10 anni è passato da circa 1 milione di euro/anno a 3.2 milioni di euro/anno, considerando anche che i costi unitari della manutenzione svolta da RFF sono significativa-

mente più alti dei costi unitari medi sulla rete italiana. Inoltre, sono previsti nel breve-medio periodo ulteriori costi di manutenzione straordinaria e *upgrading* della tratta francese valutati in oltre 100 M. di euro.

Gli oneri imposti all'Italia dalla predetta Convenzione diventano ancor più insostenibili nell'attuale contesto di limitata disponibilità di risorse pubbliche, che rende necessaria la concentrazione dei costi di investimento e manutenzione sulle linee di più elevato interesse nazionale o regionale, dove si hanno le più forti richieste di mobilità e dove viene assicurata da parte delle regioni nell'ambito dei Contratti di Servizio la disponibilità di fondi per l'effettuazione di servizi locali.

Preciso, inoltre, che la linea, non elettrificata, ha una valenza esclusivamente regionale. Le regioni coinvolte sono interessate a mantenere la linea in esercizio, benché ancora nessuna abbia inserito la tratta nel proprio Contratto di servizio con le imprese ferroviarie.

I livelli di traffico, stante l'attuale tipologia di linea e di servizio, sono tali da non consentire all'attuale impresa (Trenitalia) la copertura dei costi di gestione, avendo per lo più una valenza stagionale, con punte nei soli mesi estivi di luglio ed agosto ed invernali da metà dicembre a fine febbraio. Peraltro, in riferimento alle reti TEN nessuno dei due Paesi ha, ad oggi, inserito la linea Cuneo-Breil-Ventimiglia nella rete TEN di rispettivo interesse.

Va evidenziato, inoltre, che le profonde modifiche apportate al settore ferroviario dalla normativa europea in materia, connesse all'introduzione delle misure volte alla liberalizzazione dell'accesso all'infrastruttura, realizzate a partire dalla direttiva 91/440/CEE e proseguite, principalmente, con le direttive 2001/14/CE, 2004/49/CE, 2008/57/CE e, da ultimo, con la 2012/34/EU, hanno reso, di fatto, la Convenzione e l'Accordo non conformi al diritto comunitario come confermato dai servizi della Commissione europea che, nell'aprile 2012, precisava che « anche se forme di monopoli *de iure* relativi a servizi regionali e nazionali possono essere ancora compatibili con il diritto dell'UE, la Convenzione contiene diverse norme discriminatorie (...) ».

Ciò premesso, il MIT ha da tempo avviato un confronto con l'omologo ministero francese sul delicato tema della revisione della Convenzione (mirando ad una ripartizione dei costi sulla base di territorialità), con il coinvolgimento delle regioni interessate, Piemonte e Liguria, e del Gruppo FS, nell'ambito della Commissione Intergovernativa Alpi del Sud (CIG). Le negoziazioni proseguiranno, con la partecipazione anche delle regioni interessate, proprio in questo mese.

In attesa di una definizione della problematica, RFI ha sospeso i pagamenti degli oneri connessi al ripianamento del deficit a partire dal 2012, che restano attualmente in carico al gestore Francese, concentrando le risorse sulle tratte di linea ricadenti in territorio italiano, che continuano ad essere mantenute secondo i massimi *standard* di sicurezza previsti.

Pertanto, l'esito del confronto con la parte francese sul rinnovo della Convenzione, nonché l'eventuale contributo da parte degli Enti locali interessati rivestono un ruolo determinante circa il mantenimento in esercizio della linea.

In alternativa, potrebbe essere valutata la possibilità, anche per ragioni di sicurezza, di una sospensione dell'esercizio alle sole tratte in territorio italiano.

I servizi presenti sulla linea sono rappresentati da:

5 coppie (6 nei festivi) Trenitalia REG Ventimiglia-Cuneo,

3 coppie (2 nei festivi) Trenitalia REG Taggia Arma-Cuneo.

I treni che ho appena menzionato fanno parte del Programma di esercizio di trasporto definito dalla regione Piemonte nell'ambito del Contratto di Servizio in essere con Trenitalia.

Sono presenti anche 3 coppie (2 nei festivi) RFF Tende – Breil sul Roja che proseguono su territorio francese fino a Nizza. Questo servizio è effettuato da SNCF.

Informo, infine, che la società RFF ha comunicato ad RFI che, a partire dal 15 dicembre prossimo, per motivi di carattere manutentivo, essendosi ulteriormente accentuato il degrado dell'infrastruttura nel territorio francese, reputa necessario stabilire una limitazione permanente di velocità a 40 km/h su tutta la parte francese della linea Cuneo/Ventimiglia; di tale provvedimento RFF ha già informato il Ministero dei trasporti francese.

Per completezza di informazione, ricordo che il 29 ottobre 2012, secondo quanto riferito dal Ministero degli affari esteri, si era tenuta a Nizza, una riunione tra i rappresentanti di alcuni enti locali italiani, tra cui la provincia di Cuneo, il comune di Torino, di Cuneo e Limone Piemonte, la Comunità montana delle Alpi del Mare (Alpi cuneesi), e francesi, il Conseil General des Alpes Maritimes, i comuni di Tenda e Breil-sur-Roya, la Camera Regionale di Commercio industria della regione PACA (Provenza Alpi Costa Azzurra), la Camera di Commercio e industria di Nizza, nonché Unioncamere Piemonte e Camera di Commercio italiana a Nizza. L'incontro si è concluso con la firma di un documento – cui è annessa una Dichiarazione della regione Piemonte – finalizzata, tra l'altro, al rilancio della linea ferroviaria Torino-Cuneo-Breil-Niz-

za-Ventimiglia e alla realizzazione di un collegamento diretto Nizza-Torino.

Assicuro che il MIT continuerà comunque a proseguire il dialogo avviato con l'omologo francese al fine di pervenire alla conclusione di una nuova Convenzione che

consenta, come detto, il superamento dell'incompatibilità di quella attualmente vigente con la normativa comunitaria, una ripartizione dei costi su base territoriale nonché il potenziamento del servizio di trasporto.

ALLEGATO 2

5-00113 Garofalo: Necessità di un generale potenziamento del trasporto ferroviario in Sicilia, anche alla luce dei gravi e ripetuti disservizi sulla tratta ferroviaria Messina-Catania-Siracusa.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'Onorevole interrogante ha posto all'attenzione del Governo le problematiche afferenti i collegamenti ferroviari lungo la tratta Messina-Catania-Siracusa.

Più in generale, per quanto riguarda il potenziamento delle opere ferroviarie nel Sud del Paese, evidenzio che l'Allegato X Infrastrutture ha previsto tra le opere strategiche di Legge Obiettivo (legge n. 443/2001) la realizzazione dell'infrastruttura «asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo» nel cui ambito si prevedono diversi interventi infrastrutturali (sia ferroviari che stradali) nella regione Sicilia. In particolare, è programmata la costruzione della tratta ferroviaria «Palermo-Catania-Siracusa» la cui progettazione preliminare della seconda tratta funzionale è stata approvata con delibera CIPE n. 147 del 2005.

Allo stato, si è in attesa del reiterno del vincolo preordinato all'esproprio da parte dello stesso CIPE per proseguire con l'approvazione della progettazione definitiva.

Inoltre, è in *iter* istruttorio la progettazione preliminare della I tratta funzionale «Catenanuova Bicocca». La realizzazione della tratta «Palermo-Catania», rientrando nel sistema «corridoio plurimodale padano», è stata da ultimo confermata nell'Allegato XI infrastrutture per un costo complessivo di 2.851,00 milioni di euro.

Devo tra l'altro evidenziare che il Contratto di Programma tra lo Stato e

Rete ferroviaria italiana (RFI) prevede la realizzazione e il finanziamento di alcuni importanti interventi strategici che riguardano il Sud d'Italia.

La pianificazione degli investimenti di RFI nel Mezzogiorno è coerente con il nuovo assetto della rete trans europea di trasporto in corso di definizione, anche nella prospettiva di sviluppo indicata a livello europeo sugli assi individuati come prioritari e che costituiranno la cosiddetta «*Core network*».

Al momento, in Sicilia RFI è impegnata a dare attuazione ad una serie di interventi previsti nel vigente Contratto di Programma – che si trovano a diversi stadi di avanzamento – da realizzare in un orizzonte di medio/lungo periodo, in relazione allo sviluppo delle esigenze di mobilità ed in funzione delle disponibilità finanziarie e degli *iter* autorizzativi, che sono destinati ad aumentare e migliorare la capacità e la funzionalità della rete siciliana.

Tra l'altro, lo scorso 28 febbraio Ferrovie dello Stato italiane e RFI hanno sottoscritto con il Ministro per la coesione territoriale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Siciliana il Contratto istituzionale di sviluppo (istituito dall'articolo 6 del decreto legislativo n. 88 del 2011) per la realizzazione della direttrice ferroviaria «Messina-Catania-Palermo».

Il Gruppo FS e RFI, sentiti al riguardo, hanno assicurato che gli *standard*

di progettazione della direttrice Messina-Catania-Palermo saranno quelli dell'interoperabilità europea. Il Contratto definisce un progetto che ha le caratteristiche europee della rete TEN-T che collega le grandi città della Sicilia: Palermo, Catania e Messina, a cui si collegheranno anche Siracusa, Agrigento, Gela e Trapani, dal lato di Palermo.

Premesso ciò, per quanto riguarda più in particolare la tratta Messina-Catania-Siracusa, citata dall'interrogante, comunico che il Contratto prevede, lungo la linea Messina-Catania, la progettazione del raddoppio della tratta Giampileri-Fiumefreddo (che resta ancora da coprire finanziariamente). Per il nodo di Catania è in via di completamento il raddoppio dei binari nella tratta che va da Catania Ognina a Catania Centrale, mentre verrà progettato l'interramento della Stazione Centrale e realizzato il raddoppio della tratta Zurria-Catania-Acquicella. Sono altresì in corso di realizzazione interventi di potenziamento tecnologico per l'adeguamento della linea a più moderni *standard* (valore complessivo di tutti gli interventi 383,8 milioni di euro).

Detto Contratto prevede, tra l'altro interventi tecnologici lungo le linee Messina-Catania e Catania-Palermo e il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie del nodo di Palermo, in corso di realizzazione (il valore degli interventi è pari a 1.218,8 milioni di euro).

Inoltre, per quanto concerne il collegamento Messina-Catania (senza fermate intermedie), parte rilevante della tratta Messina-Catania-Siracusa, il Gruppo FS ha comunicato che, dopo la realizzazione del raddoppio Giampileri-Fiumefreddo, il tempo di percorrenza si ridurrà di mezz'ora, passando da un'ora e quindici minuti a quarantacinque minuti.

Per quanto concerne, invece, le problematiche attinenti al Servizio ferroviario svolto nella regione Sicilia, cui fa riferimento l'interrogante, preciso che i servizi ferroviari regionali della Sicilia sono regolati dal Contratto di Servizio

con il MIT e il Ministero dell'economia e finanze, che disciplina i servizi delle regioni a Statuto speciale (Sicilia, Sardegna e Valle d'Aosta), per le quali non è stato ancora completato il processo di attribuzione delle competenze in materia di trasporto locale. Peraltro, tra MIT, MEF e regione Siciliana è in corso di svolgimento la procedura per l'attuazione del trasferimento alla regione dei compiti di programmazione e amministrazione relativamente ai servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui al decreto legislativo n. 422 del 1997; l'*iter* di attribuzione delle competenze — che consentirà la stipula di un Contratto da parte della regione Siciliana — sarà completato con l'emanazione di un decreto di ripartizione delle risorse finanziarie da parte del MEF.

Ad oggi, il numero di collegamenti effettuati in Sicilia (come in ogni altra regione) è strettamente legato alle risorse disponibili nell'ambito del Contratto di Servizio le quali, come è noto, non possono non tener conto dell'attuale quadro economico. Al riguardo, Ferrovie dello Stato ha comunicato che i treni regionali «feriali» che servono il territorio siciliano sono oggi, complessivamente, 414 al giorno (erano 388 nel 2011 e 412 nel 2012); con il cambio orario del 9 giugno scorso, peraltro, non sono state effettuate riduzioni dei volumi complessivi di servizi regionali della Sicilia.

Per quanto concerne lo specifico episodio citato dall'interrogante, preciso che i disservizi si sono verificati lo scorso 3 maggio (non il 5); in tale giornata, sulla linea Messina-Siracusa, a seguito di un incendio riguardante aree adiacenti alla sede ferroviaria, i Vigili del Fuoco hanno richiesto immediata sospensione della circolazione, sia per consentire l'intervento di spegnimento, sia per ragioni di sicurezza: ciò ha comportato la soppressione di quattro treni, nonché ripercussioni sulla regolarità del traffico ferroviario.

In ogni caso, il miglioramento complessivo del servizio ferroviario regionale auspicato dall'interrogante costituisce una

delle priorità del Governo; come il Ministro Lupi ha avuto modo di affermare di recente, l'Italia ha bisogno di un sistema di trasporto pubblico locale efficiente soprattutto in momenti di crisi come questo, in cui è più evidente la

necessità di poter usufruire di un trasporto pubblico locale efficiente.

Assicuro che è proprio in quest'ottica che il Ministro intende dialogare con le regioni come anche con le Ferrovie dello Stato.

ALLEGATO 3

5-00147 Culotta: Necessità di un potenziamento infrastrutturale e di un rilancio del servizio ferroviario in Sicilia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Lo sviluppo della rete infrastrutturale e il potenziamento del servizio ferroviario nel Sud d'Italia costituiscono senza dubbio una delle priorità del Governo, ben consapevole dei rilevanti aspetti strategici che ne derivano sia per l'intero sistema Paese sia a livello europeo.

Per quanto riguarda il potenziamento delle infrastrutture del Sud del Paese, come ho avuto modo poc'anzi di riferire, l'Allegato X Infrastrutture ha previsto tra le opere strategiche di Legge Obiettivo (legge n. 443/2001) la realizzazione dell'infrastruttura « asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo » nel cui ambito si prevedono diversi interventi infrastrutturali (sia ferroviari che stradali) nella regione Sicilia.

In particolare, è programmata la costruzione della tratta ferroviaria « Palermo-Catania-Siracusa » la quale allo stato ha la progettazione preliminare della seconda tratta funzionale approvata con delibera CIPE n. 147 del 2005. Si è in attesa del reitero del vincolo preordinato all'esproprio da parte dello stesso CIPE per proseguire con l'approvazione della progettazione definitiva.

Inoltre è in *iter* istruttorio la progettazione preliminare della I tratta funzionale « Catenanuova Bicocca ». La realizzazione della tratta « Palermo-Catania », rientrante nel sistema « corridoio plurimodale padano », è stata da ultimo confermata nell'Allegato XI Infrastrutture per un costo complessivo di 2.851,00 milioni di euro.

Tra l'altro il Contratto di Programma tra lo Stato e Rete ferroviaria italiana (RFI) prevede la realizzazione e il finan-

ziamento di alcuni importanti interventi strategici che riguardano il Sud d'Italia.

La pianificazione degli investimenti di RFI nel Mezzogiorno è coerente con il nuovo assetto della rete trans-europea di trasporto in corso di definizione, anche nella prospettiva di sviluppo prospettata a livello europeo sugli assi individuati come prioritari e che costituiranno la cosiddetta « *Core network* ».

RFI è impegnata a dare attuazione ad una serie di interventi in Sicilia previsti nel vigente Contratto di Programma – che si trovano a diversi stadi di avanzamento – da realizzare in un orizzonte di medio/lungo periodo, in relazione allo sviluppo delle esigenze di mobilità ed in funzione delle disponibilità finanziarie e degli *iter* autorizzativi, che sono destinati ad aumentare e migliorare la capacità e la funzionalità della rete siciliana.

Ricordo che lo scorso 28 febbraio Ferrovie dello Stato italiane e RFI hanno sottoscritto con il Ministro per la coesione territoriale, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Siciliana, il Contratto istituzionale di sviluppo (istituito dall'articolo 6 del decreto legislativo n. 88 del 2011) per la realizzazione della direttrice ferroviaria « Messina-Catania-Palermo ».

Il Gruppo FS ed RFI, sentiti al riguardo hanno assicurato che gli *standard* di progettazione della direttrice Messina-Catania-Palermo saranno quelli dell'interoperabilità europea. Il Contratto definisce un progetto che ha le caratteristiche europee della rete TEN-T che collega le grandi città della Sicilia: Palermo, Catania e Messina, a

cui si collegheranno anche Siracusa, Agrigento, Gela e Trapani, dal lato di Palermo. Tale opera costituirà la colonna vertebrale del sistema ferroviario siciliano.

Diversi sono gli interventi inseriti nel Contratto.

Lungo la linea Messina-Catania è prevista la progettazione del raddoppio della tratta Giampileri-Fiumefreddo (che resta ancora da coprire finanziariamente). Per il nodo di Catania è in via di completamento il raddoppio dei binari nella tratta che va da Catania Ognina a Catania Centrale; verrà progettato l'interramento della Stazione Centrale e realizzato il raddoppio della tratta Zurria-Catania Acquicella. Sono altresì in corso di realizzazione interventi di potenziamento tecnologico per l'adeguamento della linea a più moderni *standard* (valore complessivo di tutti gli interventi 383,8 milioni di euro).

Sulla linea Catania-Palermo verranno raddoppiati, altresì, i binari nelle tratte Bicocca-Motta-Catenanuova e Catenanuova Raddusa-Agira, al fine di raggiungere una velocità di 200 chilometri all'ora e di consentire una crescita nella frequenza dei collegamenti. Per quanto riguarda la tratta Raddusa-Enna-Fiumetorto è prevista la tempestiva realizzazione di uno studio di fattibilità, d'intesa con la regione Siciliana, per valutare tre possibili soluzioni alternative: la prima prevede una riqualificazione della linea ferroviaria esistente, la seconda una variante di tracciato Enna-Pollina-Castelbuono, mentre la terza una variante di tracciato contigua all'asse autostradale Catania-Palermo. È prevista, tra l'altro, la velocizzazione tra Roccapalumba e Marianopoli, nonché interventi di potenziamento e velocizzazione della linea (valore complessivo di tutti gli interventi: 823,4 milioni di euro).

Inoltre, il Contratto medesimo prevede interventi tecnologici lungo le linee Messina-Catania e Catania-Palermo e il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie del nodo di Palermo (in corso di realizzazione) (valore degli interventi: 1.218,8 milioni di euro).

Grazie a tali interventi, come RFI ha evidenziato, la Catania-Palermo si percorrerà in 2 ore e 25 minuti contro le 2 ore e 45 minuti di oggi.

In più, il completamento del raddoppio Raddusa-Enna-Fiumetorto, di cui è attualmente finanziato lo studio di fattibilità, e del raddoppio Giampileri-Fiumefreddo, allo stato finanziato per la progettazione, consentiranno ulteriori significativi miglioramenti dei tempi di percorrenza rispettivamente sulla relazione Catania-Palermo e sulla relazione Messina-Catania. La nuova direttrice ferroviaria favorirà il collegamento tra i principali poli del territorio, concorrendo al raggiungimento di benefici percepibili dall'utenza.

Migliorerà anche l'efficienza del servizio trasportistico nell'ambito dei nodi di Palermo e Catania.

Sulla direttrice Palermo-Messina, poi, sono in corso di realizzazione le opere per il raddoppio fra Fiumetorto e Ogliastrillo. Il 28 novembre 2012 è stata attivata la variante di Himera a semplice binario. L'affidamento dei lavori della tratta Ogliastrillo-Castelbuono è avvenuto nel mese di maggio 2012 ed è in via di completamento la progettazione esecutiva a cura dell'appaltatore.

Quanto poi al miglioramento del servizio ferroviario devo ricordare che per quanto riguarda la media e lunga percorrenza, l'offerta ferroviaria che riguarda la Sicilia è, a tutt'oggi, interamente sovvenzionata dallo Stato attraverso il Contratto di Servizio 2009-2014 stipulato tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'economia e delle finanze e Trenitalia, che disciplina il complesso delle obbligazioni intercorrenti tra i Ministeri e la società Trenitalia relativamente ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri della media e lunga percorrenza nazionale di utilità sociale per l'arco temporale 2009/2014.

Tali servizi sono conformi alle risorse disponibili attraverso modifiche che contemperano prioritariamente la necessità di assicurare la continuità territoriale di aree situate al Sud del Paese con il resto del territorio nazionale con l'aumento del dif-

ferenziale costi-ricavi originato da una domanda debole e in costante diminuzione.

In particolare per la Sicilia, anche in conseguenza dell'insularità che genera maggiori costi in ragione della tipicità che caratterizza tali collegamenti, l'onere del ripianamento delle perdite, assunto dallo Stato, è particolarmente elevato.

I servizi oggetto di corrispettivo sono individuati dettagliatamente in uno specifico allegato al Contratto stesso che viene confermato o modificato in occasione del cambio di orario, tenendo conto anche del livello di frequentazione e dello sbilancio economico dei singoli treni.

Pertanto, l'offerta ferroviaria proveniente dal Sud è stata rimodulata, dal 2012, organizzando un sistema di *hub* a Roma e Bologna per la direttrice adriatica, con proseguimento del viaggio in Alta velocità ad una speciale tariffa riservata agli utenti provenienti dalle regioni meridionali.

Le numerose segnalazioni degli enti territoriali interessati hanno però evidenziato le criticità che la rottura di carico comportava.

Il MIT, pertanto, nel rispetto dei vincoli di bilancio, ha individuato alcuni correttivi per il ripristino di collegamenti diretti tra il Nord ed il Sud della Penisola.

Sotto il profilo tecnico, le variazioni apportate hanno previsto per la Sicilia un prolungamento del servizio verso il Nord: il nuovo collegamento, operativo da giugno 2012, diretto su Milano (via Genova) dalla Sicilia, anticipa la partenza del precedente espresso notte attestato su Roma.

Restano invece attestati su Roma le restanti due coppie notturne provenienti dalla Sicilia, fermo restando l'opportunità per l'utenza di proseguire il viaggio con i treni Alta Velocità senza aggravii tariffari.

I servizi ferroviari regionali della Sicilia sono invece regolati dal Contratto di Servizio con il MIT e il MEF, che disciplina i servizi delle regioni a Statuto Speciale (Sicilia, Sardegna e Valle d'Aosta) per le quali non è stato ancora completato il processo di attribuzione delle competenze in materia di trasporto locale. Peraltro, tra

detti Ministeri e la regione Siciliana, è in corso di svolgimento la procedura per l'attuazione del trasferimento alla regione dei compiti di programmazione e amministrazione relativamente ai servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui al decreto legislativo n 422 del 1997; l'iter di attribuzione delle competenze, che consentirà la stipula di un Contratto da parte della regione Siciliana, sarà completato con l'emanazione di un decreto di ripartizione delle risorse finanziarie da parte del MEF.

Il definitivo conferimento di detti compiti alla regione siciliana non potrà che determinare un controllo più incisivo sulla qualità e quantità dei servizi erogati.

Allo stato, i Servizi ferroviari regionali risultano svolti in aderenza agli obblighi contrattuali e rispondono a caratteristiche qualitative conformi agli *standard* dichiarati nella Carta dei Servizi. Inoltre, RFI ha fatto presente, per quanto riguarda il materiale rotabile impiegato per il servizio regionale dell'isola, che le locomotive E464 e i Minuetto sono rotabili di ultima generazione, specificatamente progettati e utilizzati su tutta la rete nazionale per i servizi a carattere regionale; tutto il materiale rotabile impiegato da Trenitalia nel servizio ferroviario regionale siciliano, al pari di quello utilizzato sull'intera rete nazionale, viene regolarmente sottoposto ad operazioni di manutenzione programmata secondo piani manutentivi che ciclicamente si ripetono, in base alla percorrenza chilometrica e/o alla scadenza temporale prevista, con varie fasi di controllo, verifiche ed interventi, come Trenitalia stessa ha dichiarato.

Evidenzio, infine, che il numero di collegamenti effettuati in Sicilia (come in ogni altra regione) è strettamente legato alle risorse disponibili nell'ambito del Contratto di Servizio le quali, come è noto, non possono non tener conto dell'attuale quadro economico. Al riguardo, Ferrovie dello Stato ha comunicato che i treni regionali «feriali» che servono il territorio siciliano sono oggi, complessivamente, 414 al giorno (erano 388 nel 2011 e 412 nel 2012); con il cambio orario del 9 giugno

scorso, peraltro, non sono state effettuate riduzioni dei volumi complessivi di servizi regionali della Sicilia.

In ogni caso, il miglioramento complessivo del servizio ferroviario regionale auspicato dall'interrogante costituisce una delle priorità del Governo; come il Ministro Lupi ha avuto modo di affermare di recente, l'Italia ha bisogno di un sistema di

trasporto pubblico locale efficiente soprattutto in momenti di crisi come questo, in cui è più evidente la necessità di poter usufruire di un trasporto pubblico locale efficiente.

Assicuro che è proprio in quest'ottica che il Ministro intende dialogare con le regioni come anche con le Ferrovie dello Stato.

ALLEGATO 4

5-00397 Bruno Bossio: Possibilità di utilizzo, da parte delle regioni, delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, ai fini del rilancio del trasporto pubblico locale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il settore del trasporto pubblico locale riveste fondamentale importanza per la vita economica, sociale e produttiva del paese.

In Italia, il comparto del TPL conta approssimativamente 1.150 aziende pubbliche e private (delle quali circa il 26 per cento svolge servizio urbano, circa il 55 per cento solo servizio extraurbano e circa il 19 per cento entrambi i tipi di servizio); la media annuale dei passeggeri trasportati è stimata in circa 7 miliardi.

I compiti istituzionali (di amministrazione e programmazione) in materia di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali sono stati attribuiti, come è noto, alle regioni dal decreto legislativo n. 422 del 1997, ancor prima, quindi, della riforma del Titolo V della Costituzione, in base alla quale la materia del trasporto pubblico locale rientra nell'ambito delle competenze residuali delle regioni, di cui al quarto comma dell'articolo 117 della Costituzione.

Storicamente il settore ha un costo annuale per la finanza pubblica di circa 7,2 MLD di euro di cui circa 6,4 MLD di euro relativi ai servizi di TPL e ferroviari eserciti nelle regioni a Statuto ordinario.

In merito alla programmazione dei servizi da parte delle regioni, devo ricordare che con l'emanazione del citato decreto legislativo n. 422 del 1997 il settore è stato oggetto di una riforma che, ad oggi, non ha ancora prodotto gli effetti previsti.

Di fatto, l'applicazione di tale decreto legislativo, anziché rendere più efficaci, efficienti ed economici i servizi pubblici

erogati ha prodotto servizi qualitativamente e quantitativamente insufficienti a fronte di costi peraltro incrementati negli ultimi anni.

In particolare le regioni avrebbero dovuto individuare, secondo criteri di efficienza e razionalità, i cosiddetti « servizi minimi » da garantire alla stregua di quelli essenziali.

Tale individuazione, si è limitata per lo più a garantire i molteplici interessi locali diretti alla conservazione dei servizi storici e conseguentemente della spesa storica indicizzata.

Una programmazione sostanzialmente statica dei servizi non ha consentito l'adeguamento dinamico, sia quantitativo che modale, dell'offerta di servizi al mutare della domanda conseguente all'evolversi socio economico del paese; mi riferisco, ad esempio alle numerose linee ferroviarie nate agli inizi del secolo scorso, in assenza di una rete viaria e di trasporto automobilistico, che continuano ad essere in esercizio a fronte di una domanda ormai limitata, che non giustifica più il costo pubblico di una modalità ferroviaria. Tale mancato adeguamento ha distratto le poche risorse finanziarie disponibili, dai servizi che, proprio in funzione dell'evoluzione economico sociale del paese, andavano incrementati qualitativamente e quantitativamente (mi riferisco ad esempio ai servizi per pendolari in prossimità dei medi e grandi centri urbani).

Per ovviare a tale anomalia, nell'ambito del più complessivo processo di liberalizzazione dei servizi pubblici locali, è stato

avviato un percorso normativo finalizzato all'efficientamento e alla razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale che ha portato al varo della disciplina volta al riordino del settore inserita all'interno della legge di stabilità per l'anno 2013.

L'articolo 1, comma 301, della legge 28 dicembre 2012 n. 228, quindi, nel sostituire l'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, ha previsto, a decorrere dal 2013, l'istituzione del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario.

Lo stanziamento di tale Fondo, per l'anno 2013, ammonta a 4.929 milioni di euro, corrispondente a circa il 75 per cento delle risorse pubbliche di parte corrente destinate al settore.

La norma in argomento ha lo scopo di incentivare le regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi, ed uniformi a livello nazionale, di efficientamento e razionalizzazione. L'applicazione di tali criteri, superando la cristallizzazione dei servizi storici e della spesa storica, dovrebbe consentire la progressiva riduzione delle diseconomie con la conseguente maggiore e più efficiente rispondenza tra domanda e offerta di trasporto.

In sostanza la riprogrammazione dovrebbe essere mirata:

a) ad un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;

b) al progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;

c) alla progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;

d) alla definizione di livelli occupazionali appropriati;

e) alla previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

Informo, altresì, che il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, di cui al comma 3 del citato articolo 16-*bis*, che definisce i criteri di efficientamento e razionalizzazione del settore, nonché le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del predetto Fondo, acquisita l'intesa con la Conferenza Unificata, è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 26 giugno scorso (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013).

Dalla data di pubblicazione di tale decreto le regioni avranno 120 giorni per procedere alla corretta riprogrammazione dei servizi di TPL e ferroviari regionali e ulteriori 60 giorni per rendere operativa la riprogrammazione in parola.

Nelle more dell'attuazione delle procedure descritte è stato comunque previsto il riparto tra le regioni dell'acconto pari al 60 per cento del predetto Fondo di cui al già citato articolo 16-*bis*.

Pertanto, si è proceduto alla relativa erogazione nei seguenti termini:

pagamento I *tranche* 1225,272 milioni di euro;

pagamento II *tranche* (14/4/2013) 422,507 milioni di euro;

pagamento III *tranche* (12/5/2013) 422,507 milioni di euro;

pagamento IV *tranche* (12/6/2013) 422.507 milioni di euro;

Detti importi vengono trasferiti alle regioni nelle more della verifica degli effetti dell'efficientamento e razionalizzazione della riprogrammazione dei servizi effettuata dalle regioni medesime, in applicazione dei criteri indicati nel richiamato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avrà cura di verificare gli effetti prodotti dalla corretta programmazione dei servizi.

A tal fine sono stati individuati alcuni « indicatori » significativi, tra cui i più rilevanti sono:

a) il progressivo miglioramento del rapporto ricavi/costi dei servizi;

b) l'incremento del *load factor* (incremento progressivo dell'occupazione dei posti/Km prodotti).

La verifica in argomento, propedeutica per la ripartizione tra le regioni a statuto ordinario dei 4.929 milioni di euro stanziati per l'anno 2013 sul Fondo Nazionale per il TPL, verrà effettuata avvalendosi anche dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL, istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, e attivato solo nel 2011 a causa della carenza di risorse necessarie per il suo funzionamento.

In particolare l'Osservatorio si doterà di una banca dati informatica che acquisirà per via telematica direttamente dalle aziende, dalle regioni e dagli Enti locali dati certificati, economici e trasportistici del settore.

In definitiva, le regioni in attuazione della normativa vigente, sono incentivate a riprogrammare i propri servizi secondo criteri di efficienza e razionalità.

La corretta riprogrammazione risolverà parzialmente la lamentata carenze di risorse di parte corrente, in quanto le « sacche » di inefficienza dovrebbero essere eliminate o quanto meno ridotte, consentendo l'ottimale utilizzo delle risorse finanziarie disponibili.

Inoltre, la riprogrammazione in argomento consentirà finalmente di procedere in modo corretto alla liberalizzazione del settore, mediante procedure ad evidenza pubblica, evitando l'affidamento di servizi ormai non più adeguati all'attuale domanda di trasporto.

Lo Stato, nel rispetto delle autonomie regionali, vigilerà sugli effetti prodotti dalla riprogrammazioni, avvalendosi anche dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL.

Tramite l'attività dell'Osservatorio, l'Amministrazione centrale potrà disporre

di dati trasportistici ed economici certificati tali da consentire di ridefinire il perimetro « dei servizi ferroviari universali » (servizi nazionali di utilità sociale sovvenzionati dallo Stato) in modo da ridurli in relazione alle duplicazioni e sovrapposizioni con i servizi ferroviari regionali.

Nell'ambito del processo di razionalizzazione e di efficientamento del settore potrebbe ravvisarsi la necessità di consentire alle regioni, ove necessario, di ripianare i disavanzi sino ad oggi prodotti da una programmazione statica e non più rispondente alle moderne esigenze di mobilità e di garantire un flusso di finanziamenti diretto ad investimenti nel settore coerenti con i criteri, uniformi a livello nazionale, di efficientamento e razionalizzazione che le regioni adotteranno dal 2013 per la programmazione dei servizi.

Tali necessità sono già state in parte risolte ricorrendo alle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione.

In merito è opportuno ricordare non solo l'articolo 11, commi 6 e 7, del decreto-legge n. 35 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 64 del 2013, noto all'interrogante e relativo ai servizi di TPL e Ferroviari regionali della regione Piemonte, ma anche l'articolo 16, commi 4 e seguenti, del decreto-legge n. 83 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 134 del 2012, che consentono alla regione Puglia, alla regione Calabria e alla regione Campania di utilizzare le risorse del Fondo di sviluppo e coesione per regolare i debiti nei confronti di alcune aziende del settore. Peraltro, le predette disposizioni prevedono, altresì, a seguito dell'approvazione del Piano di stabilizzazione finanziaria della regione Campania, misure rivolte alla razionalizzazione e al riassetto delle società partecipate, tra cui quelle del polo trasporti. Ciò, con lo scopo di raggiungere l'efficientamento, la razionalizzazione, la riduzione degli oneri di esercizio, nonché l'equilibrio finanziario nel comparto del trasporto ferroviario regionale campano. Le disposizioni in tema di piano di rientro dei disavanzi accertati, per quanto riguarda la regione Campania,

sono state oggetto di un ulteriore intervento del legislatore, mediante l'inserimento dei commi 13, 14, 15 e 16 all'interno dell'articolo 11 del recentissimo decreto-legge 28 giugno 2013, n. 76.

Infine, è necessario rammentare che il comma 8 del citato articolo 11, del decreto-legge n. 35 del 2012 ha previsto, nell'ambito dell'accordo che deve essere stipulato tra le autonomie speciali per il riparto dell'accantonamento del gettito derivante dalla compartecipazione ai tributi erariali, ai sensi dell'articolo 16, comma 3, del decreto-legge n. 95 del 2012, e relativa legge di conversione, la possibilità di effettuare il predetto accantonamento a valere sulle risorse destinate alla programmazione regionale del Fondo per lo sviluppo e la coesione, previo accordo tra la regione richiedente, il Ministero per la coesione territoriale e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Ciò al fine di garantire una sufficiente liquidità per far fronte ai pagamenti in conto capitale degli enti territoriali e, per la parte corrente, nel comparto dei trasporti e per il funzionamento di infrastrutture indispensabili per lo sviluppo della regione.

L'interrogante, al fine di permettere il rilancio del settore, chiede se, sulla scorta delle misure analoghe già adottate, possa essere valutata la possibilità per tutte le regioni interessate di utilizzare le risorse di detto Fondo per lo sviluppo e la coesione, per il pagamento dei debiti pregressi del trasporto pubblico locale, per le spese correnti relative ai servizi di trasporto pubblico regionale e locale, ovvero per una nuova programmazione del Fondo, nei limiti delle disponibilità residue, da destinare prioritariamente al finanziamento di investimenti in materiale rotabile.

Il Ministero dello sviluppo economico, sentito al riguardo, ha evidenziato che tra l'agosto del 2011 e il 31 dicembre 2012 si è sostanzialmente completata la programmazione delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2007/2013 destinate alle regioni, per un ammontare pari a circa 24,5 miliardi di euro, essenzialmente per il finanziamento di interventi infrastrutturali. Detto finanziamento è finaliz-

zato soprattutto ai settori dei trasporti e della mobilità (circa il 39 per cento), ivi compreso l'acquisto di materiale rotabile (ad esempio, nelle regioni Campania, Lombardia ed Emilia Romagna), sia attraverso la presa d'atto da parte del CIPE dei corrispondenti programmi attuativi (PAR) delle regioni del Centro-Nord e, per il Mezzogiorno, delle regioni Abruzzo e Molise; sia attraverso l'approvazione, da parte del medesimo Comitato, di specifiche decisioni di spesa, per le restanti regioni del Sud.

Il Ministero dello sviluppo economico riferisce, altresì, che le recenti esigenze di contenimento della spesa complessiva hanno condotto a ipotizzare ancora una volta alcuni tagli sul Fondo per lo sviluppo e la coesione a carico delle regioni a statuto ordinario nel triennio 2013-2015; tagli che, alla luce delle più recenti disposizioni normative, sono confermati nella loro entità per il solo esercizio 2015 per il valore di 1.050 milioni di euro, prevedendo la facoltà, in accordo con le rispettive autonomie locali, di evitare le ulteriori riduzioni (pari a complessivi 2 miliardi di euro), ove siano comunque garantiti gli obiettivi di finanza pubblica prescritti.

Sull'ammontare totale delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2007/2013 a finalità regionale, residuano da programmare soli 1,5 milioni euro per la regione Campania e 355 milioni per la regione Calabria (la quale ha già anticipato il proprio intendimento a destinare tali risorse al parziale ripiano del proprio disavanzo sanitario, analogamente a quanto fatto da altre regioni, tra cui, la regione Lazio che ha destinato a tale finalità tutte le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione ad essa spettanti, giusta articolo 2, comma 90, della legge n. 191 del 2009, che prevedeva tale facoltà).

Recentemente, come prima accennato, su richiesta della regione Piemonte, il legislatore ha consentito alla stessa di rimodulare il proprio PAR FSC 2007/2013 per 150 milioni, al fine di far fronte a debiti pregressi a carico del bilancio regionale inerenti ai servizi di trasporto

pubblico locale su gomma e di trasporto ferroviario regionale (articolo 11, comma 7, del decreto-legge n. 35 del 2012), così come già accaduto per la regione Campania nel limite di 200 milioni di euro, in base al decreto legge n. 83 del 2012.

È di tutta evidenza, come sostenuto anche dal Ministero dello sviluppo economico, che la prassi di utilizzare le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione per far fronte a debiti passati di parte corrente non può che essere di natura eccezionale, in quanto la finalità essenziale di tali risorse è quella « aggiuntiva » (rispetto alle risorse « ordinarie » di bilancio) di garantire il riequilibrio economico e sociale, assicurare l'effettivo esercizio dei diritti della persona e perseguire la coesione territoriale e la riduzione del divario infrastrutturale tra le diverse aree del Paese;

finalità, questa, che trova il suo fondamento nella Costituzione, articolo 119, comma 5, ed è stata ribadita dal legislatore ordinario nel decreto legislativo 31 maggio 2011 n. 88; dall'altro lato, resta coerente con tale quadro l'eventuale destinazione di risorse FSC, ove sia richiesto dalle regioni titolari, per il finanziamento di investimenti nel settore del materiale rotabile.

In definitiva, considerato che il ricorso alle risorse del fondo in argomento è già previsto da più norme, sostanzialmente per la medesima finalità ma con procedure difformi, potrebbe essere valutata la possibilità di un intervento, d'intesa con il MEF ed il MISE, applicabile a tutte le regioni, per l'intero settore, con procedure uniformi e semplificate, ove ne venisse rappresentata la necessità.

ALLEGATO 5

Programma di lavoro della Commissione europea per il 2013 e relativi allegati. COM(2012)629 final.

Programma di diciotto mesi del Consiglio dell'Unione europea per il periodo 1° gennaio 2013-30 giugno 2014. 17426/12.

Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2013. Doc. LXXXVII-bis, n. 1.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione Trasporti,

esaminati, per le parti di competenza, il Programma di lavoro della Commissione europea per l'anno 2013 (COM(2012)629), la Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea relativa all'anno 2013 (Doc. LXXXVII-bis, n. 1) e il Programma di diciotto mesi del Consiglio dell'Unione europea per il periodo 1° gennaio 2013-30 giugno 2014 (17426/12);

ricordato che ai sensi dell'articolo 13 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la citata relazione programmatica dovrebbe essere trasmessa entro il 31 dicembre di ciascun anno, in quanto reca l'indicazione degli obiettivi, delle priorità e degli orientamenti che il Governo intende seguire a livello europeo nel corso dell'anno successivo;

rilevato che il documento è stato trasmesso alle Camere il 5 giugno scorso nel medesimo testo che era già stato inviato il 18 gennaio 2013 (nella XVI legislatura) e non esaminato in ragione dello scioglimento delle Camere;

valutato il contenuto specifico dei tre documenti nelle materie di competenza della IX Commissione;

preso atto favorevolmente dell'impegno del Governo a vigilare e partecipare attivamente alla vasta opera di revisione della normativa europea in corso nel settore dei trasporti (strade, ferrovie, trasporto marittimo e aereo, gestione aeroportuale e controllo dello spazio aereo);

premessi che:

per ciò che riguarda il trasporto ferroviario, il Governo conferma di seguire con grande attenzione la definizione del cosiddetto « quarto pacchetto ferroviario », volto a favorire la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo;

nel settore del trasporto stradale il Governo sottolinea tra i principali *dossier* di interesse per il paese il cosiddetto « pacchetto revisioni », come anche le proposte di regolamento (COM (2012)393), (COM(2012)394) e (COM(2011)856), sulle emissioni medie di CO₂ da parte delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e sul livello sonoro dei veicoli a motore;

per quanto attiene al settore del trasporto marittimo, la relazione indica quale interesse preminente del Paese la promozione del Mediterraneo e, in parti-

colare, delle relazioni con i paesi rivieraschi del Nord Africa, il Medio Oriente e la Turchia;

in materia di trasporto aereo, con riferimento ai tre pilastri della politica europea nel settore, il Governo segue con attenzione: i nuovi accordi di aviazione con i Paesi vicini e i *partner* internazionali, le misure volte a rafforzare la concorrenza leale, il nodo delle restrizioni in materia di proprietà sostanziale e controllo;

per quanto attiene al programma cosiddetto « cielo unico europeo », l'obiettivo prioritario del Governo continua ad essere lo sviluppo dell'unificazione del controllo dello spazio aereo europeo;

per quanto concerne il settore delle comunicazioni, il Programma di lavoro della Commissione prevede l'emanazione di proposte normative volte allo sviluppo della banda larga e il Programma di 18 mesi prevede l'impegno delle presidenze all'attuazione dell'agenda digitale europea;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

1) nel sottolineare l'assenza nella relazione programmatica di iniziative nel settore del trasporto pubblico locale, in particolare sui nodi urbani – che, pur avendo un carattere prevalentemente locale, possono trovare una opportuna collocazione nella programmazione europea –, si ribadisce l'esigenza che il Governo promuova l'adozione in ambito europeo, anche in vista del semestre italiano di presidenza dell'Unione, di iniziative che, anche sotto il profilo finanziario, garantiscano l'adeguatezza e l'efficienza nello svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale e la riduzione dei livelli di congestione del traffico, in particolare in ambito urbano;

2) con riferimento alla proposta di regolamento in materia di accesso al mercato dei servizi portuali e trasparenza finanziaria dei porti (COM(2013)296), nel

condividere il giudizio del Governo per cui obiettivi condivisi si associano a elementi di criticità – come è dettagliatamente illustrato nella relazione elaborata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234 –, si impegna il Governo a promuovere l'adozione di una normativa che tenga conto delle specificità nazionali, per quanto concerne, in particolare:

a) la definizione dei servizi di movimentazione delle merci;

b) i casi in cui possono essere adottate limitazioni nel numero dei fornitori di servizi portuali, tenendo conto dell'interesse pubblico per la sicurezza della navigazione in ambito portuale;

c) le modalità con cui saranno qualificate e disciplinate, relativamente alla trasparenza delle relazioni finanziarie, le fonti di entrata delle Autorità portuali;

d) l'esigenza, per quanto attiene ai profili sociali e di disciplina dei rapporti di lavoro nei porti, di acquisire le valutazioni delle rappresentanze sindacali;

3) con riferimento alla proposta di revisione delle reti TEN-T (COM(2011)650), che entrerà in vigore nel prossimo periodo di programmazione finanziaria 2014-2020 e che il Governo nella relazione afferma di valutare positivamente, si ribadisce l'opportunità, come già evidenziato nel documento finale approvato dalla IX Commissione Trasporti della Camera l'11 luglio 2012, di promuovere, in sede di Unione europea, l'adozione delle seguenti misure:

a) aumentare le risorse disponibili anche attraverso un maggiore ricorso ai project bond e la realizzazione del previsto aumento di capitale della Banca europea degli investimenti;

b) valorizzare il ruolo dell'Italia come piattaforma naturale per le connessioni mediterranee e trasversali in Europa, con una particolare attenzione, nell'ambito

del Corridoio Mediterraneo, alle realtà portuali ed ai collegamenti con le isole;

c) considerare il ruolo strategico che potrebbero assumere la realizzazione di un asse multimodale in grado di raccordare i porti dell'Alto Tirreno con quelli dell'Adriatico, della direttrice plurimodale di collegamento Tirreno-Brennero, con particolare riguardo alle tratte ferroviarie, come asse prioritario per i traffici e la logistica nazionale e lo sviluppo delle opere collegate al corridoio Baltico-Adriatico, lungo la dorsale Adriatica;

4) si invita il Governo a porre attenzione in sede negoziale alla relazione che la Commissione europea intende redigere in vista della revisione del regolamento 1072/2009 sul mercato europeo del trasporto stradale, al fine di assicurare:

a) la parità di trattamento e di condizioni per l'esercizio dell'attività di autotrasportatore in tutto il territorio dei Paesi membri dell'Unione europea;

b) l'adozione di strumenti efficaci per pervenire ad un sostanziale riequilibrio modale;

5) si invita il Governo ad intensificare l'impegno rivolto ad assicurare un maggiore sostegno finanziario per il progetto « Autostrade del mare » a partire dal prossimo quadro di programmazione finanziaria 2014-2020;

6) si impegna il Governo a promuovere in sede di Unione europea le iniziative appropriate per facilitare in tutti i Paesi dell'Unione l'attuazione secondo la tempistica programmata dell'Agenda digitale, per quanto concerne, in particolare, un'adeguata dotazione infrastrutturale, con specifico riferimento alla banda larga e ultra larga, lo sviluppo dei servizi e delle transazioni effettuati via Internet, in modo che si pervenga alla realizzazione del mercato unico digitale e la tutela degli utenti.