

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-00438 Bonavitacola: Spese di dotazione dell'apparecchiatura e di ricarica relative al pagamento dei pedaggi autostradali mediante « telepass »	136
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	143
5-00458 Bocci: Salvaguardia dei collegamenti ferroviari sulla linea Orte-Roma e 5-00469 Bocci: Allungamento dei tempi di percorrenza della tratta ferroviaria Chiusi-Roma	137
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	145
5-00793 Valducci: Strumenti di coordinamento dei finanziamenti destinati alla realizzazione e alla gestione di aeroporti al fine di valorizzare gli scali aeroportuali che abbiano bacini di utenza adeguati	137
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	146
5-00794 Valducci: Ritardi e disservizi sul treno Eurostar Milano-Roma del 28 novembre 2008 .	137
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	148

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica Trattato di amicizia, partenariato e cooperazione Italia-Libia, fatto a Bengasi il 30 agosto 2008. C. 2041 Governo (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	138
--	-----

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina dell'ammiraglio Luciano Dassatti a presidente dell'Autorità portuale di Napoli. Nomina n. 22 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>) .	140
Proposta di nomina del professor ingegner Antonio Bevilacqua a presidente dell'Autorità portuale di Palermo. Nomina n. 23 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	140
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	142
AVVERTENZA	142

INTERROGAZIONI

Giovedì 15 gennaio 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Giuseppe Maria Reina.

La seduta comincia alle 14.15.

5-00438 Bonavitacola: Spese di dotazione dell'apparecchiatura e di ricarica relative al pagamento dei pedaggi autostradali mediante « telepass ».

Il sottosegretario Giuseppe Maria REINA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Fulvio BONAVIDACOLA (PD), nel ringraziare per la risposta, precisa che il

riferimento al cosiddetto decreto Bersani aveva nell'interrogazione valenza analogica, volta a sottolineare l'opportunità di eliminare l'ulteriore onere rappresentato dalla tassa di ricarica. Ritiene altresì eccessivo e non giustificato il costo iniziale di acquisto dell'apparecchiatura e sollecita il Governo a intervenire perché sia ridotto. Prende atto delle indicazioni fornite nella risposta per quanto concerne il superamento della tassa nel caso in cui le operazioni di ricarica siano effettuate direttamente presso i « Punti blu » autostradali. Dichiarò tuttavia di mantenere le proprie perplessità sull'applicazione di tale onere aggiuntivo che comunque persisterebbe nel caso di ricariche effettuate presso terzi.

5-00458 Bocci: Salvaguardia dei collegamenti ferroviari sulla linea Orte-Roma e 5-00469 Bocci: Allungamento dei tempi di percorrenza della tratta ferroviaria Chiusi-Roma.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che le interrogazioni 5-00458 e 5-00469, presentate dal deputato Bocci, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Giuseppe Maria REINA risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Gianpiero BOCCI (PD), ringrazia per lo svolgimento dell'interrogazione, che dimostra l'attenzione della Presidenza della Commissione trasporti per il ruolo del Parlamento e per l'impegno dei singoli parlamentari. Ritiene che l'alta velocità non debba significare l'esclusione dal sistema di trasporto ferroviario di interesse comunità. Osserva che dall'Umbria e dalle Marche è oggettivamente difficile raggiungere Roma e reputa che le decisioni in merito ai servizi non possano essere lasciate alle logiche e alle priorità di Ferrovie dello Stato. In conclusione si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta e invita il Governo ad esercitare il proprio ruolo di garanzia dei diritti e a

promuovere il raggiungimento di soluzioni concordate.

5-00793 Valducci: Strumenti di coordinamento dei finanziamenti destinati alla realizzazione e alla gestione di aeroporti al fine di valorizzare gli scali aeroportuali che abbiano bacini di utenza adeguati.

Il sottosegretario Giuseppe Maria REINA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, si dichiara parzialmente soddisfatto, pur riconoscendo che il rappresentante del Governo ha fornito una risposta assai dettagliata. Sottolinea lo sconcerto che nell'opinione pubblica suscita lo spreco di risorse per la realizzazione e gestione di aeroporti che non rispondono ad effettive esigenze di traffico aereo. Per questo ritiene che debbano essere individuati con chiarezza gli enti che assumono la decisione di costruire aeroporti inutili, inevitabilmente destinati a indebitarsi e a ricorrere a finanziamenti pubblici per il ripiano delle perdite che si verificheranno. Segnala pertanto la rilevanza che può assumere l'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano che la Commissione sta per avviare, anche al fine di individuare modifiche della normativa vigente che rafforzino gli strumenti di coordinamento tra Stato, regioni ed enti locali nella definizione degli assetti del sistema aeroportuale, in modo da evitare una irragionevole e insostenibile proliferazione di aeroporti nel paese.

5-00794 Valducci: Ritardi e disservizi sul treno Eurostar Milano-Roma del 28 novembre 2008.

Il sottosegretario Giuseppe Maria REINA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, ringrazia il Governo per la risposta molto puntuale,

nella quale si precisano alcuni elementi della vicenda che erano stati indicati in modo diverso nelle comunicazioni diffuse da Trenitalia il giorno in cui si è verificato il guasto. Nell'auspicare che si sia trattato di un episodio straordinario, si augura che, quando debbano verificarsi situazioni analoghe, Trenitalia fornisca tempestivamente informazioni complete e attendibili, per non creare nei passeggeri preoccupazione e allarme, che si vanno ad aggiungere al disagio connesso al ritardo provocato dal guasto.

Dichiara quindi concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.45.

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 15 gennaio 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Giuseppe Maria Reina.

La seduta comincia alle 14.45.

Ratifica Trattato di amicizia, partenariato e cooperazione Italia-Libia, fatto a Bengasi il 30 agosto 2008.

C. 2041 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, ricorda che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere sul disegno di legge C. 2041, recante Ratifica ed esecuzione del Trattato di amicizia, partenariato e cooperazione tra la Repubblica italiana e la Libia, firmato a Bengasi, 30 agosto 2008. L'Accordo consta di un Preambolo e di 23 articoli raggruppati in tre Capi.

Il Capo I delinea i principi generali che sono alla base dell'intesa. Viene innanzitutto ribadito l'impegno delle Parti al rispetto della legalità internazionale nel quadro della comune visione di centralità delle Nazioni Unite; si affermano i principi del rispetto dell'uguaglianza sovrana degli Stati, del non ricorso alla minaccia o all'impiego della forza contro l'integrità territoriale o l'indipendenza dell'altra Parte, della non ingerenza negli affari interni della controparte, anche impegnandosi a non usare il proprio territorio in attività ostili verso l'altra parte. Viene inoltre ribadito l'impegno al rispetto dei diritti umani e delle libertà fondamentali, nonché quello alla soluzione pacifica delle eventuali controversie.

Il Capo II contiene disposizioni volte a sanare le situazioni pregresse e i contenziosi ancora in atto. L'Italia si impegna a realizzare in Libia progetti infrastrutturali di base, che dovranno essere individuati sulla base delle proposte avanzate da quest'ultimo Paese. A tal fine viene fissato un limite massimo di spesa complessiva di 5 miliardi di dollari, distribuiti in venti anni. I fondi finanziari saranno gestiti dall'Italia, mentre la Libia renderà disponibili i terreni e agevolerà le imprese esecutrici dei lavori. Viene prevista l'istituzione di una Commissione mista paritetica, costituita da componenti designati dai rispettivi Stati, con il compito di individuare le caratteristiche tecniche dei progetti infrastrutturali di base e di decidere i tempi della loro realizzazione. È prevista inoltre la realizzazione da parte dell'Italia di iniziative speciali, tra le quali la costruzione di 200 abitazioni, l'assegnazione di 100 borse di studio universitarie e post-universitarie a studenti libici, la cura di persone colpite dallo scoppio di mine in Libia presso istituti italiani, il ripristino del pagamento delle pensioni di guerra ai titolari libici, e la restituzione di manoscritti e di reperti archeologici trasferiti in Italia in epoca coloniale. Per contro, la Libia si impegna a concedere i visti di ingresso anche ai cittadini italiani espulsi in passato dal proprio territorio, che desiderino

entrare nel Paese per motivi di turismo, lavoro, o per altre finalità, nonché a costituire il Fondo Sociale per il finanziamento delle citate iniziative speciali. L'Accordo prevede inoltre a regolare le pendenze riguardanti crediti di aziende italiane nei confronti della Libia ed eventuali debiti di tali aziende nei confronti del fisco libico, attraverso un negoziato nell'ambito del Comitato crediti.

Il Capo III reca la disciplina del nuovo partenariato bilaterale. Le Parti costituiranno un partenariato bilaterale che si esprimerà attraverso consultazioni politiche su temi di reciproco interesse. Viene prevista una collaborazione economica e industriale, attraverso la realizzazione di progetti di trasferimento di tecnologie, particolarmente nei settori delle opere infrastrutturali, dell'aviazione civile, delle costruzioni navali, del turismo e dell'ambiente. Viene inoltre sottolineato l'impegno per un rafforzamento della collaborazione nella lotta al terrorismo, alla criminalità organizzata, al traffico di stupefacenti e all'immigrazione clandestina, come già stabilito dall'accordo del 2000, in vigore dal 22 dicembre 2002. L'Accordo prevede infine una collaborazione nel campo della difesa e un impegno a collaborare nel settore della non proliferazione delle armi di distruzione di massa e del disarmo.

Segnala infine che gli interventi di cooperazione con la Libia, previsti dall'accordo, comportano, sotto il profilo finanziario, oneri pari a circa 215 milioni di euro per l'anno 2009, 250 milioni di euro per gli anni 2010 e 2011 e 180 milioni di euro annuali dal 2012 al 2028. Il disegno di legge in esame prevede a reperire le risorse necessarie istituendo un'addizionale all'imposta sul reddito delle società a carico delle società quotate che operano nel settore della ricerca e della coltivazione degli idrocarburi. Da questo punto di vista, mi sembra opportuno che le spese di un trattato, finalizzato a favorire rapporti di amicizia e di collaborazione tra Italia e Libia, siano poste a carico delle

società che da tali rapporti possono trarre i maggiori benefici sotto il profilo economico.

In conclusione formula una proposta di parere favorevole.

Fulvio BONAVITACOLA (PD), nel riconoscere che il provvedimento fa seguito a una ripresa dei rapporti tra Italia e Libia, che dovrebbe permettere di superare criticità e conflittualità che si sono protratte per lungo tempo, favorendo alcuni settori dell'economia del paese che hanno rapporti intensi con la Libia e, più in generale, offrendo un segnale di distensione verso i paesi medio-orientali, osserva tuttavia che non risulta chiara la finalità dell'impegno economico estremamente ingente previsto dal trattato in esame. A suo giudizio non appare infatti evidente se tali risorse siano destinate ad un intervento di potenziamento delle infrastrutture interne alla Libia, riguardo al quale non sussistono motivi che giustifichino il coinvolgimento dell'Italia, o se invece debba ritenersi connesso a prospettive di cooperazione economica tra Italia e Libia, che tuttavia non sono in alcun modo precisate. Ribadisce pertanto che di fronte all'entità estremamente consistente delle risorse finanziarie utilizzate, manca ogni giustificazione sotto il profilo dell'interesse nazionale.

David FAVIA (IdV). Preannuncia l'astensione del proprio gruppo. Osserva che il trattato di cui si chiede l'autorizzazione alla ratifica contiene elementi positivi, come la normalizzazione dei rapporti che interessa l'attività di numerose imprese italiane e, al tempo stesso, reca profili non chiari, soprattutto per quanto concerne le finalità dell'impegno finanziario, estremamente rilevante. Tali ragioni motivano l'astensione del proprio gruppo.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 15.

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 15 gennaio 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Giuseppe Maria Reina.

La seduta comincia alle 15.

Proposta di nomina dell'ammiraglio Luciano Dassatti a presidente dell'Autorità portuale di Napoli.

Nomina n. 22.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina all'ordine del giorno.

Maurizio IAPICCA (PdL), *relatore*, segnala che il Governo ha trasmesso, ai fini dell'espressione del parere parlamentare, la proposta di nomina dell'ammiraglio Luciano Dassatti a Presidente dell'Autorità portuale di Napoli. Il Presidente Francesco Nerli, che ha ricoperto la carica per due mandati quadriennali, si è dimesso il 4 dicembre scorso, in anticipo rispetto alla scadenza del secondo mandato, prevista per il 17 febbraio 2009. Pertanto, l'Autorità è attualmente amministrata da un commissario straordinario.

Conformemente alle procedure stabilite dalla normativa vigente in materia di nomina dei Presidenti delle Autorità portuali, il nominativo dell'ammiraglio Dassatti è stato indicato dalla provincia di Napoli e dai comuni di Napoli e di Castellammare di Stabia e su tale nominativo è stata acquisita l'intesa della regione Campania.

L'ammiraglio Dassatti, nato il 28 giugno 1942, ha frequentato l'Accademia navale di Livorno, dove si è laureato in scienze marittime. Come ufficiale di Stato maggiore della Marina militare è stato imbarcato su diverse unità navali.

A partire dal 1972 ha ricoperto incarichi di direzione nel Corpo delle capitanerie di porto. In particolare, dal 1992 al

1995 è stato incaricato della direzione marittima di Livorno, dove per 10 mesi ha ricoperto l'incarico di commissario dell'Autorità portuale, costituita in quel periodo, e dal 1995 al 1998 ha retto la direzione marittima di Napoli. Dal 1998 al 2004, ha rivestito l'incarico di capo del primo reparto personale, formazione e ordinamento del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e successivamente, dal 26 novembre 2004 al 3 luglio 2007, ha ricoperto l'incarico di Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto.

Ha svolto ampia attività di docenza presso l'Accademia navale in materie giuridiche, concernenti in particolare il diritto marittimo. Ha altresì svolto periodicamente incarichi di professore a contratto. È autore di diverse pubblicazioni concernenti il Corpo delle capitanerie di porto ed è stato insignito di numerose decorazioni e onorificenze.

Per la lunga esperienza maturata nel Corpo delle capitanerie di porto, con incarichi di rilevante responsabilità e, infine, con la nomina a Comandante generale del Corpo, nonché per le specifiche competenze nel settore delle scienze marittime e navali, ritiene che l'ammiraglio Dassatti possieda tutti i requisiti necessari per svolgere l'incarico di Presidente dell'Autorità portuale di Napoli. Ricordo ancora che nella città di Napoli per tre anni ha già ricoperto la direzione marittima. Per le ragioni indicate, propone quindi di esprimere parere favorevole sulla proposta di nomina presentata dal Governo.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame della proposta di nomina ad altra seduta.

Proposta di nomina del professor ingegner Antonio Bevilacqua a presidente dell'Autorità portuale di Palermo.

Nomina n. 23.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina all'ordine del giorno.

Vincenzo GAROFALO (Pdl), *relatore*, segnala che il Governo ha trasmesso, ai fini dell'espressione del parere parlamentare, la proposta di nomina del professor ingegner Antonio Bevilacqua a Presidente dell'Autorità portuale di Palermo. Il professor Bevilacqua ha già ricoperto tale incarico a partire dal 2004. Il suo primo mandato quadriennale è scaduto il 7 ottobre scorso e attualmente l'Autorità si trova in regime di commissariamento.

La disciplina in materia di Autorità portuali prevede che il Presidente sia nominato dal Ministro dei trasporti, nell'ambito di una terna di esperti designati dalla provincia, dai comuni e dalle camere di commercio la cui competenza territoriale coincide con la circoscrizione dell'Autorità. Nell'ambito di tale terna, il presidente è individuato dal Ministro previa intesa con la regione interessata.

Nel caso della proposta in esame, il professor Antonio Bevilacqua è stato designato, come unico nominativo, dai comuni di Palermo e di Termini Imerese e dalla camera di commercio di Palermo e, insieme ad altri due esperti, dalla Provincia di Palermo. La regione Sicilia ha espresso la propria intesa sul nome del professor Bevilacqua in data 5 dicembre 2008.

Il professor Antonio Bevilacqua, nato il 26 dicembre 1962, si è laureato in ingegneria civile, sezione trasporti, presso l'Università di Palermo. Dopo essere stato nominato ricercatore nel 1990 e professore associato nel 1998, nel 2002 è risultato vincitore del concorso di professore universitario ordinario per il settore scientifico « strade, ferrovie ed aeroporti ». Dal 2004 tiene l'insegnamento universitario presso la facoltà di ingegneria dell'Università di Palermo. La sua ampia produzione scientifica è costituita da circa quaranta interventi pubblicati su riviste tecniche nazionali e internazionali. Ha inoltre partecipato a convegni e congressi in Italia e all'estero.

All'attività scientifica e didattica, il professor Bevilacqua ha associato una intensa attività professionale nel settore dell'ingegneria civile, con particolare riferimento alle infrastrutture di trasporto. Tra i numerosi incarichi svolti, indicati nel curriculum allegato alla proposta di nomina, mi limito a segnalare l'attività, svolta dal dicembre 2001 al dicembre 2005, in qualità di esperto dell'amministrazione comunale di Palermo in materia di opere pubbliche, infrastrutture, mobilità ed urbanistica.

Con decreto del Ministro dei trasporti del 29 settembre 2004 è stato nominato presidente dell'Autorità portuale di Palermo, per cui la proposta di nomina in esame si configura sostanzialmente come una conferma. Una sezione del curriculum allegato alla proposta di nomina dà conto in modo particolareggiato delle attività svolte e dei risultati conseguiti dal professor Bevilacqua nel corso del suo primo mandato alla presidenza dell'Autorità portuale. In proposito, mi soffermo sulla capacità dimostrata dal professor Bevilacqua di instaurare un intenso rapporto di collaborazione con gli enti locali finalizzato in particolare alla riqualificazione delle aree portuali contigue a quelle cittadine. Nel 2005 il professor Bevilacqua ha presentato il Master plan del porto, nell'ambito del quale si definisce un'articolata strategia di valorizzazione e sviluppo competitivo. Ha altresì dedicato un assiduo impegno a permettere la partecipazione dell'Autorità portuale a manifestazioni fieristiche di grande rilievo. In quest'ambito richiamo, per il particolare significato rivestito dall'iniziativa, la cooperazione con la Fondazione Biennale di Venezia, che si è tradotta nel trasferimento a Palermo della Biennale attraverso la realizzazione di tre mostre e di vari incontri. Al tempo stesso, sotto la presidenza dell'ingegner Bevilacqua, sono stati avviati rilevanti interventi di bonifica e riqualificazione dell'area demaniale e di altre aree funzionali all'attività del porto. Nel 2008, infine, è stato presentato il nuovo Piano regolatore portuale, che prospetta una piena integrazione delle attività portuali

con quelle urbane e un efficace coordinamento dei flussi dei diversi traffici, in modo da promuovere il ruolo del porto di Palermo di punto di riferimento del sistema portuale mediterraneo e di stimolarne lo sviluppo a livello nazionale e internazionale.

Per le indubbe competenze nella materia possedute dal professor Bevilacqua e per i risultati che ha conseguito nel corso del primo mandato alla presidenza dell'Autorità portuale, propone di esprimere parere favorevole sulla proposta di nomina.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame della proposta di nomina ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.10.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.10 alle 15.15.

AVVERTENZA

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

ATTI COMUNITARI

*Programma legislativo e di lavoro della Commissione europea per il 2009 e programma di 18 mesi del Consiglio dell'Unione europea presentato dalle Presidenze francese, ceca e svedese.
COM(2008) 712 definitivo – 11249/08.*

ALLEGATO 1

5-00438 Bonavitacola: Spese di dotazione dell'apparecchiatura e di ricarica relative al pagamento dei pedaggi autostradali mediante « telepass ».**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento all'interrogazione in oggetto, relativa all'abolizione della tassa fissa di dotazione e di ricarica dei telepass applicata da Autostrade per l'Italia S.p.A. per il pagamento del pedaggio lungo la tratta autostradale A3 Napoli-Pompei-Salerno, si evidenzia che i sistemi di pagamento del pedaggio lungo l'Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno prevedono sia l'utilizzo del denaro contante, sia modalità alternative quali le carte di debito (il Bancomat) aderenti al circuito Fast Pay e le carte di credito.

In aggiunta, Autostrade per l'Italia ha sviluppato e distribuito sistemi di esazione quali il VIACARD prepagato, il VIACARD di c/c con TELEPASS e TELEPASS FAMILY.

Di recente, è stato introdotto il Telepass ricaricabile, che è un sistema di pagamento che coniuga i vantaggi del sistema Telepass (pagamento dinamico delle transazioni di pedaggio) con le caratteristiche proprie di uno strumento prepagato.

Tale sistema, testato con esito positivo in Sicilia e in Campania, è in grado di gestire l'attivazione delle ricariche e la decurtazione degli importi dovuti per il pagamento del pedaggio ad ogni successivo passaggio prevedendo, nel contempo, l'introduzione di un *display* sull'apparato idoneo a fornire al titolare una serie di informazioni sugli ultimi transiti effettuati, sul credito residuo sull'apparato, eccetera eccetera.

La formula di funzionamento del servizio prevede che l'apparato, diversamente da quanto avviene per le altre formule in conto corrente (Viacard con Telepass e Telepass Family) sia posto in vendita al cliente finale ad un costo di euro 49,90.

In occasione della partenza del progetto di modulazione tariffaria che interesserà l'A3, verrà predisposta un'offerta *ad hoc* che offrirà di acquistare il Telepass Ricaricabile ad un costo ridotto rispetto a quello attualmente praticato. Il cliente finale dovrà solo decidere l'importo della ricarica dell'apparato in funzione delle proprie esigenze (i tagli delle ricariche sono pari ad euro 25, euro 50 e 75).

Autostrade per l'Italia, in vista dell'avvio del progetto di modulazione tariffaria che interesserà l'A3 Napoli-Pompei-Salerno, ha approntato una modifica sistemistica che consentirà agli utenti che effettueranno le operazioni di ricarica direttamente presso i « Punto Blu » autostradali di non sostenere alcun onere di ricarica. In tal modo il costo di ricarica verrà pagato solamente per le ricariche effettuate presso terzi *provider*, come corrispettivo del servizio.

Le caratteristiche del sistema Telepass ricaricabile lo rendono assimilabile ad una carta di pagamento ricaricabile, e non ad un servizio di telefonia mobile.

Per quanto sopra espresso non sembrano fondate le accuse di violazione delle norme contenute nel decreto-legge 7/2007, cosiddetto decreto Bersani, nella parte attinente ai costi di ricarica, che prevedono il divieto degli operatori di telefonia mobile di applicare « costi fissi e contributi per la ricarica di carte prepagate, anche via bancomat o in forma telematica, aggiuntivi al costo del traffico telefonico richiesto... ».

Da ultimo, si rappresenta che la Società Concessionaria, in vista della partenza del

progetto di modulazione tariffaria che interesserà l'autostrada A3, Napoli-Pompei-Salerno, ha attivato, dallo scorso novembre, una modifica sistemistica che consente agli utenti che effettuano le operazioni di ricarica direttamente presso i Punto Blu autostradali e via *web*, tramite il sito *www.telepass.it*, di non sostenere alcun onere di ricarica.

Allo stato, quindi, il costo di ricarica, pari ad 1 euro, viene pagato esclusivamente per le ricariche effettuate presso terzi fornitori, come corrispettivo del servizio di erogazione della ricarica, mentre nessun pagamento è corrisposto per le ricariche effettuate presso i Punti Blu autostradali o/e via *web*, tramite il sito *www.telepass.it*.

ALLEGATO 2

5-00458 Bocci: Salvaguardia dei collegamenti ferroviari sulla linea Orte-Roma e 5-00469 Bocci: Allungamento dei tempi di percorrenza della tratta ferroviaria Chiusi-Roma.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Con riferimento all'utilizzo della linea storica per i treni Umbria/Chiusi e Roma in ragione dell'attivazione – dallo scorso mese di dicembre – del servizio commerciale sulla nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna, con avvio a completamento del sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli, in via preliminare si osserva che le determinazioni relative all'instradamento dei treni presentano forti connotati tecnici e sono normalmente deferiti ai soggetti interni al sistema ferroviario (impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura).

Lo sviluppo dei nuovi servizi AV/AC si rende necessario sia per il ripiano dei debiti contratti per la copertura degli investimenti, sia per soddisfare una domanda in crescita alla quale si rivolgono anche nuove imprese ferroviarie in procinto di entrare sul mercato. In merito, occorre tenere in considerazione che gli investimenti in corso di realizzazione per il sistema italiano ad Alta Velocità concorreranno, nel medio-lungo periodo, al processo di miglioramento della mobilità ferroviaria e del trasporto locale in quanto consentiranno una maggiore disponibilità di tracce orarie sulla rete tradizionale.

Tuttavia, in questa delicata fase di transizione che vede non ancora completate le opere previste nei nodi ferroviari, sussistono alcuni vincoli e limitazioni che rendono necessario l'impegno di tutte le parti interessate (incluse le Regioni, RFI, Trenitalia) per rendere compatibili le diverse esigenze e consentire l'esercizio in qualità dei diversi servizi offerti sulla rete ferroviaria, nel rispetto dei tempi di atti-

vazione delle infrastrutture e delle tecnologie legate all'incremento della capacità della rete stessa.

Naturalmente, il Ministero è disponibile a partecipare alla individuazione di una soluzione concordata, specie nella misura in cui la questione impatti anche su servizi di media e lunga percorrenza oggetto di contribuzione pubblica.

Nello specifico delle linee ferroviarie in parola, va rilevato che con il completamento dell'Alta velocità, la direttissima Roma-Firenze ha assunto, quindi, la funzione strategica di collegamento delle nuove linee Milano-Firenze e Roma-Napoli e questo porterà a riconsiderare le specifiche tecniche di uso: ciò, però, non può tradursi in una esclusione dell'Umbria e della Marche dai collegamenti ferroviari con Roma.

Le tratte di estremità Firenze-Valdarno e Orte-Roma garantiscono comunque i collegamenti veloci dei comuni del Valdarno con Firenze e i collegamenti veloci dell'Umbria e delle Marche con Roma. Le tratte intermedie saranno utilizzate dai treni che non effettuano le fermate lungo linea, allo scopo di ottimizzare la capacità della Direttissima e della Linea lenta, separando i flussi di traffico con caratteristiche differenti.

I treni Intercity che effettuano da dicembre 2008 tra Firenze e Roma le fermate di Arezzo, Terontola, Chiusi, Orvieto, Orte, risultano instradati sulla Direttissima tra Firenze e Arezzo, sulla Linea lenta tra Arezzo e Orte e sulla Direttissima tra Orte e Roma.

La maggiore percorrenza rispetto allo scenario attuale dove gli Intercity fermano a Arezzo, Chiusi, Orvieto e Orte è di 19 minuti.

ALLEGATO 3

5-00793 Valducci: Strumenti di coordinamento dei finanziamenti destinati alla realizzazione e alla gestione di aeroporti al fine di valorizzare gli scali aeroportuali che abbiano bacini di utenza adeguati.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

In merito all'eventuale realizzazione dell'aeroporto di Sibari, occorre premettere che, nell'ambito dell'Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo della Repubblica e la Regione Calabria – Accordo di Programma Quadro con la Regione Calabria, era stato previsto uno stanziamento di euro 104.000.000,00 in favore di tutti gli aeroporti della Regione Calabria.

Lo scalo della Sibaritide non rientra purtuttavia tra le proposte di pianificazione e di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale che, ai sensi dell'articolo 11, comma 2, lettera c) del decreto legislativo n. 250/97, sono soggette ad approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La riforma della parte aeronautica del Codice della navigazione ha, difatti, stabilito che l'attività di pianificazione nazionale delle infrastrutture di trasporto è di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Va tuttavia evidenziato che, successivamente alla stipula del predetto accordo di programma quadro, sono stati sottoscritti due atti integrativi allo stesso APQ, rispettivamente in data 30 dicembre 2004 e 30 dicembre 2005.

È stato infine sottoscritto, in data 3 agosto 2006, il « testo coordinato e integrato del sistema delle infrastrutture di trasporto » del predetto APQ, sulla base del documento sulla revisione delle intese istituzionali di programma approvato dalla Conferenza Permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano il 15 dicembre 2005 e dal pre CIPE il 20 dicembre 2005.

Con tale documento, preso atto della concorde volontà delle parti già affermata nei precedenti atti integrativi, si è provveduto in particolare a raggruppare in un unico atto tutti gli interventi già inseriti nei precedenti APQ e quelli attivati per effetto dell'atto medesimo, effettuando la ricognizione e la definizione dell'assetto di tutti gli interventi previsti sulla base delle nuove necessità e delle risorse nel frattempo intervenute.

Si evidenzia, in particolare, che l'aeroporto di Sibari risulta contenuto nell'elenco degli interventi confermati o attivati dal richiamato accordo limitatamente al solo studio di fattibilità per il quale viene disposta la spesa di 1 milione di euro.

Dalla tabella 3 del predetto accordo si rileva infatti l'individuazione di numerosi interventi sul sistema aeroportuale della Calabria che, a fronte dei 104 milioni di euro del primo APQ, assommano ora complessivamente a 129,5 milioni di euro, la gran parte dei quali è tuttavia destinata ad interventi sugli scali già esistenti.

Lo stesso APQ, all'articolo 2, prevede, inoltre, che l'ENAC esprima la propria valutazione tecnica circa la fattibilità dell'intervento. L'ente, per la parte di competenza, ha ritenuto che l'esigenza di un nuovo aeroporto nella regione Calabria non sia riconducibile, a livello di pianificazione generale, ad una necessità di potenziamento trasportistico della rete complessiva rispetto al bacino di riferimento.

Considerato, inoltre, che dai dati di traffico 2006 (fonte Assaeroporti) i tre aeroporti calabresi attualmente aperti al

traffico commerciale hanno coperto un volume di traffico passeggeri pari all'1,64 per cento del volume totale in Italia, in assenza di un Piano Nazionale degli Aeroporti, la cui adozione attiene, come detto, alle funzioni di indirizzo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché della individuazione degli aeroporti nazionali e regionali, appare non condivisibile l'opportunità del costruendo aeroporto della Sibaritide.

Infine, si evidenzia che, qualora si addivenisse all'apertura di detto scalo, dovrebbero essere completamente rivisti i piani di sviluppo aeroportuale degli altri aeroporti interessati dallo spostamento del bacino di utenza.

In conclusione, anche se non si può che concordare con i dubbi esposti dall'interrogante circa una diversa e più proficua

utilizzo dei fondi destinati da parte della Regione Calabria all'aeroporto di Sibari, va evidenziato il carattere della valutazione dell'intervento in questione che riguarda la sfera discrezionale definita dall'assetto istituzionale introdotto dalla riforma del titolo V della Costituzione.

In conclusione, si deve ribadire che una corretta individuazione di nuovi scali aeroportuali in base alle esigenze espresse dal territorio nonché l'assegnazione dei derivanti investimenti finanziari necessari, resta un punto fermo dell'azione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La redistribuzione delle risorse dal Governo centrale alle Regioni deve purtuttavia rimanere rispettoso dei rispettivi ambiti di competenza e delle scelte autonomamente effettuate dalle amministrazioni regionali.

ALLEGATO 4

5-00794 Valducci: Ritardi e disservizi sul treno Eurostar Milano-Roma del 28 novembre 2008.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

In relazione al guasto dell'Euro Star 9493 Milano-Roma, verificatosi il 28 novembre 2008 nei pressi di Reggio Emilia, si rappresenta quanto segue.

L'Euro Star 9493 Milano-Roma delle ore 13.30, alle ore 15.05 del 28 novembre 2008 si è arrestato fra le stazioni di S. Ilario e Villa Cade nei pressi di Reggio Emilia per la caduta della linea aerea di alimentazione elettrica con entrambi i pantografi danneggiati.

La sala operativa di Trenitalia, informata immediatamente di quanto verificatosi, ha disposto l'invio da Firenze della cosiddetta « riserva calda », cioè il treno pronto per la sostituzione in caso di avaria.

Trenitalia ha provveduto, inoltre, ad effettuare un tempestivo sopralluogo tecnico al treno allo scopo di verificare ed intervenire, ove possibile, sui guasti ai pantografi nonché a disporre l'invio di un locomotore diesel di soccorso al fine di trainare il convoglio in avaria fino alla stazione di Reggio Emilia.

Dopo l'intervento tecnico di ricondizionamento del pantografo di coda, l'Euro Star 9493, trainato dal locomotore diesel, è giunto a Reggio Emilia intorno alle ore 17.35; in tale stazione la maggior parte dei passeggeri è stata trasbordata sul treno Intercity 595 (Milano-Napoli) diretto a Bologna, dove, nel frattempo, era in arrivo il treno di « riserva calda » per la prosecuzione del viaggio fino a Roma.

Per evitare l'eccessivo affollamento dell'Intercity 595, alcuni decine di passeggeri sono stati indirizzati verso altri treni in transito, tra cui l'Euro Star 9447 Milano-Napoli, che ha effettuato fermata straordinaria a Reggio Emilia.

All'arrivo a Bologna, i passeggeri dell'Euro Star 9493 sono stati, quindi, trasbordati sull'ETR 500 appositamente allestito che è giunto a Roma alle ore 23.02.

Relativamente all'assistenza fornita alla clientela dell'Euro Star 9493, si pone in rilievo che il personale di bordo ha informato i viaggiatori mediante annunci sonori nelle varie fasi delle operazioni.

Nella stazione di Reggio Emilia e in quella di Bologna, il personale dell'assistenza alla clientela di Trenitalia, giunto anche da località limitrofe, ha supportato i viaggiatori nelle operazioni di trasbordo.

Durante la sosta per avaria dell'Euro Star, sono stati distribuiti ai passeggeri i generi di conforto disponibili nella carrozza ristorante mentre durante lo svolgimento delle operazioni di trasbordo nella stazione di Bologna sono stati distribuite alcune centinaia di cestini contenenti vivande.

È stata, infine, disposta l'emissione di « bonus », in accoglimento di tutte le richieste in tal senso avanzate dai passeggeri dell'Euro Star 9493.