

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	162
SEDE CONSULTIVA:	
Istituzione dell'Autorità Garante per l'infanzia e l'adolescenza. Nuovo testo C. 2008-A, adottato come testo base, e abb. (Parere alla I e XII Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	162
ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:	
Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sull'analisi annuale della crescita: progredire nella risposta globale dell'UE alla crisi. COM(2011)11 def. (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Deliberazione di rilievi</i>)	163
ALLEGATO 1 (<i>Proposta di rilievi del Relatore</i>)	168
ALLEGATO 2 (<i>Rilievi approvati dalla Commissione</i>)	170
SEDE REFERENTE:	
Disposizioni in favore dei familiari delle vittime e in favore dei superstiti del disastro ferroviario della Val Venosta/Vinschgau. Nuovo Testo C. 3403 Zeller (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	164
ALLEGATO 3 (<i>Emendamento</i>)	172
INTERROGAZIONI:	
5-04248 Lovelli: Soppressione di alcune fermate nei collegamenti ferroviari in provincia di Alessandria e mancato coinvolgimento delle istituzioni locali nelle decisioni assunte da Trenitalia	164
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	173
5-04176 Schirru: Necessità di interventi sulla rete ferroviaria sarda e ritardi nella realizzazione della stazione ferroviaria presso l'aeroporto di Cagliari-Elmas	165
ALLEGATO 5 (<i>Testo della risposta</i>)	174
5-04242 Velo: Complessità della procedura di rinnovo della patente per i conducenti ultraottantenni	165
ALLEGATO 6 (<i>Testo della risposta</i>)	175
5-04246 Velo: Attuazione, da parte del Governo, degli interventi contenuti nel protocollo d'intesa sull'autotrasporto	165
ALLEGATO 7 (<i>Testo della risposta</i>)	177
5-04251 Garofalo: Forte riduzione dei servizi ferroviari in Sicilia, in particolare nella provincia di Messina, e conseguenti gravi ricadute sull'occupazione	166
ALLEGATO 8 (<i>Testo della risposta</i>)	180

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di Fercargo e di Assoferr, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 3681 Velo recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche »

167

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

Mercoledì 9 marzo 2011.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13 alle 13.05.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 9 marzo 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 13.05.

Istituzione dell'Autorità Garante per l'infanzia e l'adolescenza.

Nuovo testo C. 2008-A, adottato come testo base, e abb.

(Parere alla I e XII Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Giacomo TERRANOVA (PdL) *relatore*, fa presente che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere alle Commissioni riunite I (Affari costituzionali) e XII (Affari sociali), sul nuovo testo del disegno di legge C 2008/A e abbinate, recante « Istituzione dell'Autorità Garante per l'infanzia e l'adolescenza ». Ricorda che la Commissione Trasporti ha già espresso parere favorevole sulla precedente versione del testo nella seduta del 22 settembre 2009. Osserva che il testo ora all'esame della Commissione è stato modificato in più parti dalle Commissioni di merito dopo che l'Assemblea

ne ha deliberato il rinvio alle Commissioni medesime nella seduta del 7 ottobre 2009. Ricorda altresì che la precedente versione del testo unificato recava due disposizioni di competenza della Commissione Trasporti: la prima prevedeva tra i compiti del Garante la segnalazione all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni e agli organi competenti delle eventuali violazioni della disciplina in materia di tutela dei minori nella programmazione radiotelevisiva e la promozione di iniziative volte a sviluppare nei minori capacità critiche e a suscitare nei media maggiori sensibilità e rispetto verso i minori medesimi; la seconda prevedeva invece la possibilità di effettuare segnalazioni al Garante tramite il numero telefonico di emergenza n. 114, istituito con decreto interministeriale 6 agosto 2003, ovvero attraverso altri numeri gratuiti a valenza sociale.

Rileva che nel nuovo testo tutte le citate disposizioni sono state sostanzialmente mantenute ad esclusione di quella che attribuisce all'Autorità Garante il compito di segnalare all'AGCOM e agli organi competenti eventuali violazioni della disciplina in materia di tutela dei minori nella programmazione radio-televisiva. Fa presente infatti che tale compito è già attribuito dalla normativa vigente al Comitato media e minori. Ciò premesso, ritenendo che il nuovo testo del provvedimento non presenti profili problematici dal punto di vista delle competenze della IX Commissione, propone di esprimere parere favorevole.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

La seduta termina alle 13.10.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Mercoledì 9 marzo 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Inter-

viene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 13.10.

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sull'analisi annuale della crescita: progredire nella risposta globale dell'UE alla crisi.

COM(2011)11 def.

(Seguito dell'esame e conclusione – Deliberazione di rilievi).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 1° marzo 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che nella precedente seduta il relatore si era riservato di formulare una proposta di rilievi.

Marco DESIDERATI (LNP), *relatore*, formula una proposta di rilievi, che illustra (*vedi allegato 1*).

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO, nell'osservare che il Programma nazionale di riforma rappresenta un documento di grande importanza che segnerà la politica economica per i prossimi anni, propone di prevedere, nell'ambito del secondo rilievo formulato dal relatore, la destinazione di adeguati fondi per la logistica, da gestirsi ad esempio, attraverso un fondo di rotazione. Fa presente infatti che è in corso uno studio per valutare la possibilità di finanziare i singoli interventi logistici attraverso un apposito fondo.

Mario LOVELLI (PD), nel prendere atto favorevolmente del lavoro svolto dal relatore e della proposta formulata dal rappresentante del Governo, ritiene tuttavia necessario che tali rilievi siano integrati con due precisazioni, alle quali subordina il voto favorevole del proprio gruppo. In primo luogo, osserva che, laddove nella

proposta di parere si fa riferimento alla progressiva liberalizzazione del settore dei trasporti, dovrebbe essere precisato che deve essere previamente delimitato il perimetro dei servizi ad utilità sociale. In secondo luogo, ritiene che debba essere fatto riferimento, nel medesimo rilievo, all'istituzione di un'Autorità di regolazione indipendente nel settore dei trasporti.

Antonio MEREU (UdC), nel ritenere condivisibile il suggerimento proposto dal rappresentante del Governo, giudica opportuno che la proposta di rilievi ponga una particolare attenzione, oltre che alle piattaforme portuali, anche allo sviluppo e all'incentivazione dei collegamenti marittimi.

Marco DESIDERATI (LNP), *relatore*, nel condividere le osservazioni del rappresentante del Governo, ritiene che il secondo rilievo possa essere integrato aggiungendo, infine, le seguenti parole: « anche prevedendo la destinazione di adeguati fondi per la logistica ». In relazione alle osservazioni del deputato Mereu, nel segnalare che nella proposta di rilievi è contenuto un riferimento espresso ai corridoi transeuropei dei trasporti, al cui interno sono presenti diversi collegamenti marittimi, ritiene di poter comunque integrare la suddetta proposta con un richiamo più puntuale a tali collegamenti. Infine, nel condividere anche le osservazioni del deputato Lovelli, presenta una nuova formulazione della proposta di rilievi (*vedi allegato 2*).

La Commissione approva all'unanimità la proposta di rilievi del relatore.

La seduta termina alle 13.35.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 9 marzo 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 13.35.

Disposizioni in favore dei familiari delle vittime e in favore dei superstiti del disastro ferroviario della Val Venosta/Vinschgau.

Nuovo Testo C. 3403 Zeller.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 1° febbraio 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la Commissione Bilancio, nella seduta del 1° marzo 2011, ha espresso sul provvedimento in esame un parere favorevole con una condizione, ai sensi dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione. In proposito, ricorda preliminarmente che l'articolo 4 del provvedimento dispone che all'onere derivante dall'attuazione del provvedimento, pari a 1 milione di euro per l'anno 2011, e a 2 milioni di euro per l'anno 2012, si provvede mediante corrispondente utilizzo del fondo speciale di parte corrente relativo al triennio 2011-2013, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al fondo speciale di parte corrente di competenza del Ministero dell'economia e delle finanze. Fa presente che, in merito a tale disposizione, la Commissione Bilancio, nel segnalare che il predetto accantonamento non reca, limitatamente all'anno 2011, le necessarie disponibilità, ha indicato una rimodulazione degli oneri (800 mila euro nell'anno 2011 e 2,2 milioni di euro nell'anno 2012) a cui si provvede con la seguente copertura: l'utilizzo nell'anno 2011 per 800 mila euro dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 5, comma 4, del decreto-legge n. 93 del 2008, come integrata dal decreto-legge n. 112 del 2008, ossia del fondo iscritto nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze finalizzato al reintegro dei programmi di spesa; l'utilizzo nell'anno 2012 per 2,2 milioni di euro dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente di competenza del predetto Ministero.

Avverte che il relatore ha presentato l'emendamento 1.200 (*vedi allegato 3*) che, nel modificare l'articolo 4 nel senso indi-

cato dalla Commissione Bilancio, effettua il necessario coordinamento con le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 1, per adeguarle alla rimodulazione dell'autorizzazione di spesa.

La Commissione approva l'emendamento 1.200 del relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.40.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 9 marzo 2011. — Presidenza del vicepresidente Silvia VELO – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 14.

5-04248 Lovelli: Soppressione di alcune fermate nei collegamenti ferroviari in provincia di Alessandria e mancato coinvolgimento delle istituzioni locali nelle decisioni assunte da Trenitalia.

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

Mario LOVELLI (PD), nel ringraziare il sottosegretario per la risposta e nel prendere atto favorevolmente dell'incontro che si terrà presso la provincia di Alessandria in cui sarà possibile affrontare la questione oggetto dell'interrogazione con la dirigenza di Trenitalia, si dichiara tuttavia insoddisfatto in quanto nella risposta si motiva la soppressione dei treni a media e lunga percorrenza con le perdite economiche molto elevate che sta registrando il servizio universale, e quindi con ragioni di natura squisitamente economica. Ritiene che questo sia indice di una cattiva vigi-

lanza, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sull'attuazione del contratto di servizio, di cui i collegamenti soppressi sono oggetto, e rispetto al quale con il decreto-legge « mille proroghe » è stata approvata una vera e propria sanatoria per l'ultimo biennio. Ritiene che in pendenza dell'approvazione del nuovo contratto di servizio 2009-2014, la società ferroviaria non debba poter sopprimere collegamenti ferroviari che formano oggetto del vigente contratto di servizio, per il quale la collettività sopporta un onere pari ai contributi che lo Stato eroga per la copertura della differenza tra costi e ricavi. Osserva, infine, che i servizi sostitutivi cui si fa riferimento nella risposta non sono sufficienti e che di fatto ci sono due fasce orarie di grande rilievo che rimangono scoperte per l'utenza che da Asti e Alessandria si dirige verso Genova.

5-04176 Schirru: Necessità di interventi sulla rete ferroviaria sarda e ritardi nella realizzazione della stazione ferroviaria presso l'aeroporto di Cagliari-Elmas.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Amalia SCHIRRU (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per le informazioni contenute nella risposta, che smentiscono le preoccupazioni che erano sorte al momento della sottoscrizione del contratto di servizio tra lo Stato e FS Spa, che facevano ritenere che fosse stata stralciata dal contratto medesimo una serie di interventi relativi alla regione Sardegna. Nel ricordare che l'interrogazione prendeva spunto dalla preoccupazione di non vedere avviati i lavori di interconnessione della rete ferroviaria con l'aeroporto di Cagliari, essendo già stati fatti importanti investimenti da parte della società di gestione aeroportuale, invita il Governo a mettere in atto tutte le opportune iniziative affinché sia accelerata la realizzazione di questo intervento, di grande utilità per

il trasporto di persone e merci. Nell'esprimere, inoltre, preoccupazione per la possibilità che numerosi servizi e attività svolti nella provincia di Cagliari vengano trasferiti a Roma, sottolinea che tale trasferimento costituirebbe per la regione un grave svantaggio, che si andrebbe a sommare allo svantaggio naturale dato dall'insularità, e invita pertanto il Governo ad impegnarsi in tal senso.

5-04242 Velo: Complessità della procedura di rinnovo della patente per i conducenti ultraottantenni.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Silvia VELO (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la puntuale e dettagliata risposta, fa presente che la provincia di Livorno presenta una conformazione geografica particolare, trattandosi di un territorio lungo e stretto che vede il capoluogo di provincia a nord e che costringe quindi gli abitanti delle isole e del sud della provincia a disagiati trasferimenti per recarsi presso la sede della commissione medica locale. Nel ricordare che il sindaco di Piombino ha scritto una lettera alla direttrice della azienda sanitaria locale di Livorno, in merito alla possibilità di svolgere anche a Piombino gli accertamenti necessari al rinnovo della patente per i cittadini ultraottantenni, auspica che gli uffici della Motorizzazione civile possano concedere il loro assenso a tale proposta.

5-04246 Velo: Attuazione, da parte del Governo, degli interventi contenuti nel protocollo d'intesa sull'autotrasporto.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*). Fa presente inoltre che la recente approvazione delle norme di modifica del codice della strada, con le quali

sono state notevolmente aumentate le sanzioni per gli autotrasportatori che incorrono nelle violazioni più gravi – quali il superamento dei tempi di guida, il mancato rispetto dei tempi di riposo e il superamento del limite di velocità di più di 40 km orari – prevedendo addirittura il sequestro del mezzo nel caso in cui non avvenga il contestuale pagamento dell'importo della sanzione, stanno creando situazioni di grave disagio per gli autotrasportatori siciliani che vedono conteggiati nei propri tempi di guida anche i tempi di attesa per il superamento dello stretto di Messina. Evidenzia comunque che l'attenzione del Governo sul tema dell'autotrasporto e della logistica è assai elevata, come dimostrano gli interventi recati nel decreto-legge cosiddetto mille proroghe, il mantenimento per il quinto anno dello stanziamento di 30 milioni di euro per le autostrade del mare e la richiesta di inserire tra i rilievi alla V Commissione sulla Comunicazione della Commissione europea sull'analisi annuale della crescita, poc'anzi approvati da questa Commissione, lo stanziamento di adeguati fondi per la logistica.

Silvia VELO (PD), nel ringraziare il sottosegretario Giachino per la sollecita e articolata risposta, pur prendendo atto che il Governo sta procedendo con gli impegni presi, esprime preoccupazione sul ritardo che si registra nella soluzione di alcune questioni assai rilevanti come, ad esempio, l'attività dell'osservatorio e, in particolare, la definizione dei costi minimi applicabili in assenza di accordi di settore e la cancellazione delle imprese prive di veicoli dagli albi provinciali. In relazione a quest'ultimo profilo, nel ricordare che in precedenti occasioni è stata evidenziata la responsabilità delle province, osserva che è stato assunto un preciso impegno in tal senso dal Governo che tuttavia non è stato ancora attuato. Chiede quindi al Governo e alle strutture tecniche del Ministero un maggiore impegno affinché vengano attuati tutti gli impegni contenuti nell'accordo con il settore dell'autotrasporto, demandando alla prossima riunione dell'ufficio di pre-

sidenza della Commissione Trasporti la valutazione dell'opportunità di svolgere l'audizione di un rappresentante del Governo su tale attuazione, anche al fine di verificare l'efficacia dei controlli su strada e l'eventuale effetto deterrente sui comportamenti scorretti.

5-04251 Garofalo: Forte riduzione dei servizi ferroviari in Sicilia, in particolare nella provincia di Messina, e conseguenti gravi ricadute sull'occupazione.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 8*). Fa presente inoltre che nella giornata di martedì si svolgerà un incontro tra il Ministro Matteoli e il sindaco di Messina che avrà ad oggetto anche le problematiche di cui all'interrogazione in oggetto, a testimonianza dell'attenzione che il Governo ha su questi temi.

Vincenzo GAROFALO (Pdl), nel ringraziare il sottosegretario per la risposta resa, fa presente che negli ultimi anni la condizione dei servizi ferroviari in Sicilia – e in particolare nella provincia di Messina – è andata costantemente peggiorando e che nel mese di dicembre la paventata soppressione dei treni da Palermo, Agrigento e da Siracusa, le cosiddette « antenne », è stata scongiurata da un intervento del Ministro. Ricorda che la città di Messina è quotidianamente attraversata da un elevato numero di mezzi pesanti che non sono messi in grado di utilizzare la rete ferroviaria a causa della riduzione dei servizi operata da FS in ragione del mero raggiungimento di obiettivi di equilibrio economico, cui ha contribuito in larga parte, per altro, la dismissione del patrimonio immobiliare della società, che non ha portato, a suo giudizio, reali e concreti vantaggi. Riguardo alla società Ferrotel, ricorda che essa svolge compiti importanti, limitati non solo all'offerta dell'alloggio ai dipendenti che facciano corsi di formazione e di aggiornamento o che debbano transitare

nel territorio di Messina per lavoro e ritiene assai dannoso il processo di progressivo disimpegno della società FS nel Meridione d'Italia, con la conseguente ingente perdita di posti di lavoro.

Silvia VELO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.45.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 9 marzo 2011.

Audizione di rappresentanti di Fercargo e di Assoferr, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 3681 Velo recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche ».

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.45 alle 15.55.

ALLEGATO 1

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sull'analisi annuale della crescita: progredire nella risposta globale dell'UE alla crisi. COM(2011)11 def.

PROPOSTA DI RILIEVI DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sull'analisi annuale della crescita: progredire nella risposta globale dell'UE alla crisi (COM(2011)11 def.),

premesso che:

la presente Comunicazione costituisce il primo atto con il quale si avvia, per la prima volta, il semestre europeo per il coordinamento *ex ante* delle politiche economiche;

sulla base dell'analisi annuale il Consiglio europeo del 24-25 marzo 2011 individuerà le priorità per gli Stati membri in materia di riforme strutturali e di risanamento di bilancio, nonché quelle per l'Unione europea nei suoi settori di competenza diretta, in particolare il mercato interno;

in coerenza con gli orientamenti delineati dal Consiglio europeo, gli Stati membri presenteranno entro aprile, contestualmente, i rispettivi Programmi nazionali di riforma (PNR) e i Programmi di stabilità o di convergenza (PSC);

nel prossimo mese di giugno, sulla base dei Programmi nazionali di riforma (PNR) e dei Programmi di stabilità o di convergenza (PSC), la Commissione euro-

pea elaborerà le raccomandazioni di politica economica e di bilancio rivolte ai singoli Stati membri;

L'obiettivo di questo nuovo procedimento, secondo quanto indicato dal Consiglio e dalla Commissione, è quello di fornire elementi per una discussione *ex ante* sulle politiche di bilancio;

in tale quadro, l'analisi annuale della crescita indica i requisiti e le misure ritenute necessarie per rispondere alla crisi e attuare gli obiettivi della strategia per la crescita e l'occupazione UE 2020, approvata dal Consiglio europeo di giugno 2010, prospettando dieci azioni relative a tre aspetti principali (prerequisiti fondamentali per la crescita; mobilitare i mercati del lavoro e creare opportunità occupazionali; accelerare la crescita);

la citata analisi esamina, inoltre, lo stato di attuazione degli obiettivi principali della Strategia 2020 sulla base dei progetti di PNR e degli altri interventi e riforme previsti dagli Stati stessi; illustra le prospettive macroeconomiche e indica le misure più idonee a produrre effetti positivi favorevoli alla crescita;

L'analisi contiene altresì il progetto di Relazione comune sull'occupazione, che tiene conto della situazione dell'occupazione in Europa, dell'attuazione degli orientamenti per le politiche degli Stati membri a favore dell'occupazione nonché della valutazione dei Programmi nazionali di riforma effettuata dal Comitato per l'occupazione per ciascun Paese;

rilevato che la predetta analisi reca alcuni richiami alle iniziative che la Commissione europea intende assumere in settori di competenza della Commissione Trasporti che si riferiscono ai project bond europei per contribuire ai finanziamenti nei settori prioritari, fra i quali figurano quello dei trasporti e quello delle TIC (Tecnologie dell'informazione e della comunicazione), al potenziamento delle infrastrutture dei trasporti delle energie e delle telecomunicazioni nonché a quello delle infrastrutture nei settori dell'energia sostenibile, dei trasporti e della tecnologia a banda larga;

rammentato che:

gli Stati membri, entro il 12 novembre 2010, hanno sottoposto alla Commissione europea su sua richiesta e in via transitoria, una bozza dei Programmi nazionali di riforma (PNR) per il perseguimento degli obiettivi della Strategia 2020 per la crescita e l'occupazione;

la bozza di PNR dell'Italia è stata inviata il 12 novembre scorso alla Commissione europea dopo essere stata trasmessa alle Camere;

alla Camera dei deputati, la bozza di programma è stata esaminata, con i rilievi delle altre Commissioni interessate, dalla Commissione Bilancio, che ha approvato una risoluzione il 12 novembre 2010;

per quanto concerne le competenze della Commissione Trasporti, la bozza di Programma prevede un nuovo piano della logistica, il perseguimento dell'obiettivo indicato dall'agenda digitale europea, cioè quello di assicurare entro il 2020 almeno al 50 per cento della popolazione l'accesso ad *internet* superveloce, nonché la promozione di un rilancio dello sviluppo del Mezzogiorno, attraverso il Piano per il sud;

la IX Commissione, peraltro, pur valutando positivamente la citata bozza di programma, ha formulato alcuni rilievi, ritenendo che essa non contenga adeguati orientamenti in relazione sia ai progetti di infrastrutture e trasporto, con particolare riguardo alle opere collegate ai Corridoi europei, sia alle strategie per promuovere la mobilità sostenibile e i sistemi di trasporto intelligenti;

rilevata l'opportunità di:

ribadire tali rilievi, anche alla luce della Comunicazione in oggetto, in vista della presentazione della versione definitiva del Programma nazionale di riforma;

sottolineare l'esigenza di favorire le opportune condizioni per l'affermazione di un mercato effettivamente concorrenziale, al fine di migliorare il rapporto qualità-prezzi dei servizi e di agevolare lo sviluppo economico del Paese,

formula i seguenti rilievi:

siano inserite tra le priorità del Programma nazionale di riforma, da sostenere mediante adeguate risorse finanziarie, nell'ambito del Piano di stabilità e convergenza, misure volte:

alla promozione della mobilità sostenibile e dei sistemi di trasporto intelligente, necessari per perseguire gli obiettivi ambientali contenuti nella strategia Europa 2020;

alla realizzazione di ulteriori progetti infrastrutturali in materia di trasporto, con particolare riguardo alle opere collegate ai Corridoi europei;

alla progressiva liberalizzazione del settore dei trasporti, in coerenza con gli sviluppi della disciplina vigente negli altri Paesi dell'Unione europea, favorendo le opportune condizioni per l'affermazione di un mercato effettivamente concorrenziale, al fine di migliorare il rapporto qualità-prezzi dei servizi e di agevolare lo sviluppo economico del Paese.

ALLEGATO 2

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sull'analisi annuale della crescita: progredire nella risposta globale dell'UE alla crisi. COM(2011)11 def.

RILIEVI APPROVATI DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sull'analisi annuale della crescita: progredire nella risposta globale dell'UE alla crisi (COM(2011)11 def.),

premessi che:

la presente Comunicazione costituisce il primo atto con il quale si avvia, per la prima volta, il semestre europeo per il coordinamento *ex ante* delle politiche economiche;

sulla base dell'analisi annuale il Consiglio europeo del 24-25 marzo 2011 individuerà le priorità per gli Stati membri in materia di riforme strutturali e di risanamento di bilancio, nonché quelle per l'Unione europea nei suoi settori di competenza diretta, in particolare il mercato interno;

in coerenza con gli orientamenti delineati dal Consiglio europeo, gli Stati membri presenteranno entro aprile, contestualmente, i rispettivi Programmi nazionali di riforma (PNR) e i Programmi di stabilità o di convergenza (PSC);

nel prossimo mese di giugno, sulla base dei Programmi nazionali di riforma (PNR) e dei Programmi di stabilità o di convergenza (PSC), la Commissione euro-

pea elaborerà le raccomandazioni di politica economica e di bilancio rivolte ai singoli Stati membri;

L'obiettivo di questo nuovo procedimento, secondo quanto indicato dal Consiglio e dalla Commissione, è quello di fornire elementi per una discussione *ex ante* sulle politiche di bilancio;

in tale quadro, l'analisi annuale della crescita indica i requisiti e le misure ritenute necessarie per rispondere alla crisi e attuare gli obiettivi della strategia per la crescita e l'occupazione UE 2020, approvata dal Consiglio europeo di giugno 2010, prospettando dieci azioni relative a tre aspetti principali (prerequisiti fondamentali per la crescita; mobilitare i mercati del lavoro e creare opportunità occupazionali; accelerare la crescita);

la citata analisi esamina, inoltre, lo stato di attuazione degli obiettivi principali della Strategia 2020 sulla base dei progetti di PNR e degli altri interventi e riforme previsti dagli Stati stessi; illustra le prospettive macroeconomiche e indica le misure più idonee a produrre effetti positivi favorevoli alla crescita;

L'analisi contiene altresì il progetto di Relazione comune sull'occupazione, che tiene conto della situazione dell'occupazione in Europa, dell'attuazione degli orientamenti per le politiche degli Stati membri a favore dell'occupazione nonché della valutazione dei Programmi nazionali di riforma effettuata dal Comitato per l'occupazione per ciascun Paese;

rilevato che la predetta analisi reca alcuni richiami alle iniziative che la Commissione europea intende assumere in settori di competenza della Commissione Trasporti che si riferiscono ai project bond europei per contribuire ai finanziamenti nei settori prioritari, fra i quali figurano quello dei trasporti e quello delle TIC (Tecnologie dell'informazione e della comunicazione), al potenziamento delle infrastrutture dei trasporti delle energie e delle telecomunicazioni nonché a quello delle infrastrutture nei settori dell'energia sostenibile, dei trasporti e della tecnologia a banda larga;

rammentato che:

gli Stati membri, entro il 12 novembre 2010, hanno sottoposto alla Commissione europea su sua richiesta e in via transitoria, una bozza dei Programmi nazionali di riforma (PNR) per il perseguimento degli obiettivi della Strategia 2020 per la crescita e l'occupazione;

la bozza di PNR dell'Italia è stata inviata il 12 novembre scorso alla Commissione europea dopo essere stata trasmessa alle Camere;

alla Camera dei deputati, la bozza di programma è stata esaminata, con i rilievi delle altre Commissioni interessate, dalla Commissione Bilancio, che ha approvato una risoluzione il 12 novembre 2010;

per quanto concerne le competenze della Commissione Trasporti, la bozza di Programma prevede un nuovo piano della logistica, il perseguimento dell'obiettivo indicato dall'agenda digitale europea, cioè quello di assicurare entro il 2020 almeno al 50 per cento della popolazione l'accesso ad *internet* superveloce, nonché la promozione di un rilancio dello sviluppo del Mezzogiorno, attraverso il Piano per il sud;

la IX Commissione, peraltro, pur valutando positivamente la citata bozza di programma, ha formulato alcuni rilievi, ritenendo che essa non contenga adeguati orientamenti in relazione sia ai progetti di

infrastrutture e trasporto, con particolare riguardo alle opere collegate ai Corridoi europei, sia alle strategie per promuovere la mobilità sostenibile e i sistemi di trasporto intelligenti;

rilevata l'opportunità di:

ribadire tali rilievi, anche alla luce della Comunicazione in oggetto, in vista della presentazione della versione definitiva del Programma nazionale di riforma;

sottolineare l'esigenza di favorire le opportune condizioni per l'affermazione di un mercato effettivamente concorrenziale, al fine di migliorare il rapporto qualità-prezzi dei servizi e di agevolare lo sviluppo economico del Paese,

formula i seguenti rilievi:

siano inserite tra le priorità del Programma nazionale di riforma, da sostenere mediante adeguate risorse finanziarie, nell'ambito del Piano di stabilità e convergenza, misure volte:

alla promozione della mobilità sostenibile e dei sistemi di trasporto intelligente, necessari per perseguire gli obiettivi ambientali contenuti nella strategia Europa 2020;

alla realizzazione di ulteriori progetti infrastrutturali in materia di trasporto, assegnando particolare rilievo ai collegamenti marittimi e alle opere collegate ai Corridoi europei, anche prevenendo la destinazione di adeguati fondi per la logistica;

alla progressiva liberalizzazione del settore dei trasporti, in coerenza con gli sviluppi della disciplina vigente negli altri Paesi dell'Unione europea, favorendo le opportune condizioni per l'affermazione di un mercato effettivamente concorrenziale, previa delimitazione dei servizi di utilità sociale, al fine di migliorare il rapporto qualità-prezzi dei servizi e di agevolare lo sviluppo economico del Paese, anche attraverso l'istituzione di un'Autorità di regolazione indipendente nel settore dei trasporti.

ALLEGATO 3

**Disposizioni in favore dei familiari delle vittime e in favore
dei superstiti del disastro ferroviario della Val Venosta/Vinschgau.
Nuovo Testo C. 3403 Zeller.**

EMENDAMENTO

ART. 1.

Al comma 1, sostituire le parole: 1 milione di euro per l'anno 2011 e di 2 milioni di euro per l'anno 2012 con le seguenti: 800.000 euro per l'anno 2011 e 2.200.000 euro per l'anno 2012;

conseguentemente, all'articolo 4, comma 1, sostituire le parole: All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a 1 milione di euro per l'anno 2011 e a 2 milioni di euro per l'anno 2012, si provvede mediante corrispondente riduzione, con le seguenti: All'onere derivante dall'at-

tuazione della presente legge, pari a 800.000 euro per l'anno 2011 e a 2.200.000 euro per l'anno 2012, si provvede, per l'anno 2011, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 5, comma 4, del decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 luglio 2008, n. 126, come integrata dal decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e, per l'anno 2012, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per il medesimo anno.

1.200. Il Relatore.

(Approvato)

ALLEGATO 4

Interrogazione n. 5-04248 Lovelli: Soppressione di alcune fermate nei collegamenti ferroviari in provincia di Alessandria e mancato coinvolgimento delle istituzioni locali nelle decisioni assunte da Trenitalia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione a quanto riferito nell'interrogazione in esame, circa la soppressione dei treni *Intercity* 514/517 (Genova-Torino e viceversa), si fa presente che la coppia di *Intercity* 514/517 rientrava nel « Servizio Universale » – disciplinato da un Contratto di Servizio tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Trenitalia – comprendente collegamenti di media/lunga percorrenza aventi un conto economico negativo e contribuiti dallo Stato a copertura della differenza tra i costi di produzione e i ricavi da traffico di tali treni.

Registrando il « Servizio Universale » perdite economiche molto elevate, che non trovano sufficiente copertura nei volumi di contribuzione che lo Stato è in grado di assicurare a tal fine, si è reso necessario razionalizzare l'offerta per garantire l'equilibrio economico del Contratto di Servizio. Pertanto, da dicembre 2010, sono stati riorganizzati alcuni collegamenti della Sicilia, della Calabria e della direttrice adriatica, e per le medesime ragioni,

dal 12 febbraio, è stata soppressa la coppia di *Intercity* 514/517 in servizio tra Genova e Torino (e viceversa).

Le determinazioni assunte in base ad accordi tra Trenitalia e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si fondano su criteri uniformi che riguardano, cioè, servizi che presentavano perdite economiche di rilievo e, nel contempo, risultano di minore interesse per la clientela registrando livelli di frequentazione estremamente bassi, come nel caso specifico degli IC 514/517.

Per gli IC 514/517 è presente, peraltro – sulle medesime relazioni – un'offerta alternativa nell'ambito del trasporto regionale che, a minor prezzo, può sostituire, anche per le caratteristiche dell'orario, i treni soppressi.

In ogni caso confermo che il tavolo di confronto su questi temi si terrà lunedì 14 marzo alle ore 9.30 presso la sala dell'Amministrazione provinciale di Alessandria. Vi parteciperò insieme ad un dirigente di Trenitalia delegato dalla Direzione generale.

ALLEGATO 5

Interrogazione n. 5-04176 Schirru: Necessità di interventi sulla rete ferroviaria sarda e ritardi nella realizzazione della stazione ferroviaria presso l'aeroporto di Cagliari-Elmas.

TESTO DELLA RISPOSTA

L'ammodernamento e la velocizzazione della rete sarda ha visto una prima fase conclusa nel 2006, con un costo complessivo di 95 milioni di euro, relativa all'attrezzaggio con il distanziamento automatico dei treni (Blocco Contassi), la realizzazione del comando centralizzato del traffico con posto centrale a Cagliari nonché la realizzazione di una variante di tracciato, di circa 1,5 km, nell'ambito della stazione di Chilivani, per eliminare la necessità dell'inversione di marcia dei treni sull'itinerario Cagliari - Sassari.

Nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 è inserita una seconda fase di potenziamento e velocizzazione della relazione San Gavino – Sassari /Olbia. In tabella A « opere in corso » è previsto lo studio di ulteriori varianti di tracciato, per un importo di 2 milioni di euro e, tra le opere programmatiche, sono inseriti sia il completamento della progettazione sia la realizzazione degli interventi di velocizzazione con un costo programmato di 607 milioni di euro.

Nel maggio del 2007 è stata inviata al CIPE la progettazione preliminare dell'intervento, attraverso la quale sono state individuate alcune varianti che potranno consentire di ridurre la lunghezza dell'itinerario Cagliari – Sassari di circa 15 km e il tempo di percorrenza di circa 18 minuti.

Un'ulteriore fase di velocizzazione è stata prevista nell'ambito della recente formulazione di un Piano di Investimenti al Sud. La stessa consiste in interventi di velocizzazione della tratta Cagliari-Oristano, in prosecuzione del raddoppio Cagliari-Decimomannu, nonché ulteriori interventi di velocizzazione sulla dorsale.

Per quanto riguarda la fermata ferroviaria ed il collegamento con l'Aeroporto Cagliari-Elmas, il relativo appalto è stato affidato nel settembre 2009 all'Associazione Temporanea di Imprese Impresa di Costruzioni Ing. Raffaello Pellegrini S.r.l. (Capogruppo Mandataria) IMMA S.p.A. (Mandante).

I lavori, tuttavia, sono stati sospesi subito dopo aver avviato la bonifica degli ordigni bellici a causa del rinvenimento di cumuli di rifiuti sui terreni espropriati. Si rende, pertanto necessario, in tutta la zona in cui verrà realizzata la stazione, caratterizzare i rifiuti, ottenere le autorizzazioni al loro smaltimento, smaltirli e definire con l'appaltatore la necessaria variante contrattuale.

Per tale intervento è previsto un costo di 10 milioni di euro interamente disponibili.

Si prevede di riprendere i lavori di disinquinamento dell'ambiente entro aprile 2011 e di attivare la fermata entro il 2012.

ALLEGATO 6

Interrogazione n. 5-04242 Velo: Complessità della procedura di rinnovo della patente per i conducenti ultraottantenni.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto, la novella di cui all'articolo 115, comma 2-bis, del Codice della Strada è stata introdotta dalla IX Commissione della Camera in fase di seconda lettura dell'atto camera 44 ed abbinati, dal quale è poi derivata la legge n. 120 del 2010.

La proposta iniziale di revoca della patente al compimento dell'ottantesimo anno, a seguito di approfondimenti, è stata riformulata nel testo attuale che recita: « fatto salvo quanto previsto dal comma 2, chi ha superato gli ottanta anni può continuare a condurre ciclomotori e veicoli per i quali è richiesta la patente delle categorie A, B, C ed E, qualora consegua uno specifico attestato rilasciato dalla commissione medica locale di cui al comma 4 dell'articolo 119, a seguito di visita medica specialistica biennale, con oneri a carico del richiedente, rivolta ad accertare la persistenza dei requisiti fisici e psichici prescritti ».

Ai sensi del comma 3 dell'articolo 16 della legge n. 120 del 2010, è stato emanato il decreto ministeriale 8 settembre 2010 con il quale si è già operata una scelta in senso di favore dei conducenti ottantenni.

Difatti, la disposizione di cui al citato comma 2-bis, lasciando impregiudicata la validità triennale delle patenti di guida di categoria A e B di soggetti che hanno compiuto settanta anni, ove rigorosamente interpretata ed applicata avrebbe richiesto ai conducenti ottantenni di provvedere ad un rinnovo di validità tout court ogni tre anni nonché all'acquisizione di un certificato medico specialistico presso la commissione medico-locale ogni due.

Per ovviare a questo aggravio di procedure a carico dell'utenza, con le disposizioni di cui al citato decreto ministeriale ed ancor più in dettaglio nella circolare esplicativa del decreto stesso, si è provveduto a chiarire che la visita medico-specialistica di cui all'articolo 115, comma 2-bis, vale quale rinnovo di validità.

Inoltre, ai sensi dell'articolo 59 della legge n. 120 del 2010, con circolare del 28 ottobre u.s., si è provveduto a dare istruzioni operative agli Uffici della motorizzazione in materia di rilascio del permesso provvisorio di guida in favore di chi – tenuto a rinnovo di validità della patente di guida presso una commissione medica locale – pur avendo tempestivamente prenotato tale visita, fosse stato convocato in data successiva alla data di scadenza di validità della patente posseduta.

Tale disposizione evita che i lunghi tempi dell'amministrazione sanitaria si risolvano in danno dei cittadini diligenti.

Con riferimento poi alle imposte e tariffe dovute per la procedura di rinnovo di validità della patente, nulla si è disposto, giacché nulla è innovato.

I maggiori costi derivano dalla circostanza che la visita in commissione medica locale costa più di una visita presso un medico monocratico; trattasi questa di scelta del legislatore che, recependo parere vincolante della V Commissione, – ha precisato come gli stessi costi siano a carico dell'utenza.

Da ultimo, e con riferimento alla carenza di « offerta » di commissioni mediche rispetto alla « domanda », si rappresenta che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per ovviare all'inadegua-

tezza del dettato letterale dell'articolo 119, comma 4, primo periodo che prevede la costituzione di commissioni mediche locali « in ogni provincia presso le unità sanitarie locali del capoluogo di provincia », ha provveduto, fin dalla scorsa legislatura – e da ultimo nei lavori della citata legge n. 120 – a proporre una modifica dell'articolo 119, comma 4, primo periodo, nel senso di prevedere che « L'accertamento dei requisiti psichici e fisici è effettuato da commissioni mediche locali che possono essere costituite, previa valutazione dei

competenti organi regionali ovvero delle province autonome di Trento e di Bolzano, presso ogni Azienda sanitaria locale ».

Si intendeva rimettere in tal modo il potere di costituzione delle commissioni mediche locali ai soggetti che, costituzionalmente, hanno competenza in materia di sanità e che hanno una maggiore evidenza della adeguatezza o meno della richiesta dell'utenza rispetto al servizio offerto.

Tale emendamento non ha pur tuttavia trovato il parere favorevole della V Commissione.

ALLEGATO 7

Interrogazione n. 5-04246 Velo: Attuazione, da parte del Governo, degli interventi contenuti nel protocollo d'intesa sull'autotrasporto.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Gentile Onorevole, il protocollo di intesa siglato dal Governo con la committenza e le associazioni dell'autotrasporto il 17 giugno 2010, si è concretizzato pienamente con l'emanazione dell'articolo 1-*bis* del decreto legge 103/2010, convertito con modificazioni con legge 4 agosto 2010, n. 127 e con la legge di stabilità 2011 nella quale risultano stanziati le risorse promesse.

Il Governo poi ha attivato ogni utile iniziativa per l'attuazione concreta delle misure previste in materia di autotrasporto a garanzia della legalità, della tutela sociale e della sicurezza della circolazione ed è costantemente impegnato, sia in sede di Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica, sia con specifici incontri che proseguono il confronto nel tavolo Governo, associazioni e committenza.

Il 2 febbraio scorso si è tenuto un incontro di verifica dell'attuazione del protocollo definito positivo dalla maggioranza dei partecipanti.

In particolare si evidenzia quanto segue:

Le direttive comunitarie 4 e 5/2009 in materia di controlli sono state recepite con d.lgs 23 dicembre 2010 n. 245, pubblicato all'inizio del 2011 ed entrato in vigore il 4.2.2011. È in corso di predisposizione il testo del decreto attuativo per la definizione dell'indice di rischio delle imprese, da adottare entro 90 giorni dall'entrata in vigore del d.lgs. Tale provvedimento ha lo scopo di indirizzare l'attività di controllo che il Ministero del Lavoro svolge presso le imprese di autotrasporto in funzione del numero e della gravità delle infrazioni

contestate su strada. Il meccanismo presuppone l'attivazione di un sistema informatico per l'acquisizione dei dati di controllo, con il coinvolgimento quindi anche del Ministero degli interni.

Con riferimento alla definizione del Registro elettronico delle imprese di autotrasporto in attuazione del regolamento comunitario 1071/2009 (accesso alla professione di autotrasportatore), questa è in avanzata fase di realizzazione sulla base delle specifiche definite in sede di Commissione europea. Nel frattempo sono state avviate le attività tecniche necessarie, nonché i primi confronti con le Associazioni di categoria, per garantire una completa attuazione del regolamento che entrerà in vigore il 4 dicembre 2011.

In merito all'Osservatorio sulle attività dell'autotrasporto, questo è stato tempestivamente costituito ed ha attivato le proprie attività. Inizialmente, al fine di non pregiudicare l'avvio delle trattative tra committenza e associazioni dell'autotrasporto finalizzate alla definizione degli Accordi di Settore, l'osservatorio ha esaminato la problematica dei costi minimi di esercizio secondo un approccio metodologico.

Infatti i costi minimi dovranno essere stabiliti dall'Osservatorio – in mancanza degli Accordi di settore – entro il mese di giugno 2011. A tal fine in seno alla Consulta sono stati anche attivati appositi servizi di supporto. Allo stato attuale, risultano avviate le attività per la contrattazione degli Accordi di settore in diversi campi, tra i quali quello dei *container*.

L'Osservatorio, nel corso di diverse riunioni, ha affrontato anche il tema della

disciplina dei tempi di attesa al carico ed allo scarico che si prefigge di sanare ingiuste attese ma soprattutto di migliorare l'efficienza logistica del sistema Paese. È stato predisposto lo schema del previsto decreto dirigenziale ed in materia si sono tenute anche consultazioni con i diversi settori interessati (terminalisti, autorità portuali, ecc.). La riunione dell'Osservatorio sul tema è prevista per la prossima settimana.

Circa l'attuazione delle norme sulla corresponsabilità e sui tempi di pagamento, queste sono pienamente attive e le prime disposizioni operative a seguito delle modifiche normative introdotte nell'agosto 2011 sono state dettate già nel mese di settembre 2011. Parimenti è operativa la norma sui tempi di pagamento e sulle relative procedure risarcitorie che possono essere attivate dai vettori. In materia di controlli abbiamo sollecitato ripetutamente i controlli sulla committenza.

In generale per quanto riguarda i controlli su strada specializzati volti al miglioramento della sicurezza stradale nell'autotrasporto (servizi congiunti tra Ministero dei trasporti e Ministero dell'interno) nel 2010 si è verificato un incremento del 33 per cento dei controlli rispetto al 2009. Al tempo stesso si evidenzia un aumento della specializzazione dei controlli sui veicoli stranieri pari al 25 per cento.

Nel secondo semestre 2010 è stato riattivato il Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori che ha tra le priorità di azione il supporto e l'impulso alle Province per la cancellazione dagli Albi provinciali le imprese di autotrasporto prive di veicoli. Tale questione, infatti, non può essere svolta direttamente a livello centrale stanti le competenze specifiche previste a carico delle Province (Legge Bassanini). Sono stati attivati, comunque, gli opportuni contatti anche a livello di Governo con le Province e il Comitato Centrale per l'Albo ha assicurato una nuova ipotesi di lavoro che mi auguro risolutiva.

Tutte le questioni di cui parliamo trovano però la sede strutturalmente più

organica nel nuovo Piano Nazionale della Logistica (concordato in occasione di innumerevoli incontri in tutto il territorio nazionale e con il coinvolgimento di tutti gli operatori interessati) che è stato portato anche alla attenzione di questa autorevole Commissione e nel quale sono state attivate tempestivamente le «Azioni Prioritarie».

Tra queste abbiamo aperto un confronto con le Associazioni delle Società assicuratrici ed il competente Ministero dello Sviluppo economico al fine di affrontare la problematica dell'incremento dei costi delle assicurazioni.

Sono stati inoltre attivati i lavori su diverse filiere, la principale della quale è quella agroalimentare per la quale si è già tenuto un primo incontro con le istituzioni e gli operatori interessati, ivi compresa la grande distribuzione.

Relativamente ai finanziamenti di settore, con la legge di stabilità 2011, nonché con le modifiche apportate al decreto legge mille proroghe, sono stati confermati tutti gli impegni del Governo per il finanziamento del settore, ivi compresa la proroga per tutto il 2010 degli incentivi per gli autotrasportatori che utilizzano rotte marittime (autostrade del mare – Ecobonus). In particolare si evidenzia come la concreta attivazione e prosecuzione per tutto il 2011 dell'operatività del Fondo di Garanzia per l'acquisto di veicoli, lungi dall'essere poco utilizzato, è stato fortemente richiesto da tutte le Associazioni interessate e costituirà un considerevole volano atto a favorire gli investimenti e la sicurezza della circolazione. Sono già state approvate ben 1400 pratiche e questo pomeriggio il Comitato ha in discussione l'ampliamento delle finalità dello stesso a favore delle imprese di autotrasporto.

Come ha detto bene l'On. Meta l'autotrasporto e la logistica stanno molto a cuore al Governo e pertanto siamo impegnati giornalmente anche sul territorio per affrontare e risolvere, sempre con modalità partecipative che hanno consentito sin qui il confronto con tutte le parti interessate sulle diverse criticità che si eviden-

ziavano (crisi autotrasporto siciliano della filiera dell'ortofrutta, problematiche portuali, ecc.) perché l'economia del nostro Paese non può subire in questa fase di durissima crisi economica mondiale ulteriori difficoltà.

Aggiungo che, a fronte dell'aumento del costo del gasolio, il Governo si sta attivando perché il livello delle contrattazioni del petrolio tenga conto dell'aggiornamento del rapporto di cambio euro/dollaro.

ALLEGATO 8

Interrogazione n. 5-04251 Garofalo: Forte riduzione dei servizi ferroviari in Sicilia, in particolare nella provincia di Messina, e conseguenti gravi ricadute sull'occupazione.**TESTO DELLA RISPOSTA**

I treni « Notte » rientrano nel « Servizio Universale », che comprende collegamenti ferroviari aventi un conto economico negativo, contribuiti dallo Stato a copertura della differenza tra i costi di produzione e i ricavi da traffico di questi treni.

È, pertanto, lo Stato, in quanto committente pubblico (rappresentato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che sottoscrive un Contratto di Servizio con Trenitalia) che individua i treni ammessi al contributo e, quindi, determina la quantità di servizi da effettuare – nonché la tipologia e le caratteristiche di questi – tenendo conto delle risorse economiche di cui dispone.

Con il nuovo orario di dicembre 2010 si è reso necessario rivedere l'offerta di « Servizio Universale » – riorganizzando alcuni collegamenti della Sicilia, della Calabria e della direttrice adriatica – per adeguarla alle risorse disponibili e garantire l'equilibrio economico del Contratto di Servizio che è uno dei presupposti essenziali del Contratto stesso.

In tale occasione, il Ministero ha adottato soluzioni volte ad assicurare, comunque, il diritto alla mobilità tra il Sud e il Centro/Nord del Paese, intervenendo su treni che presentavano volumi di passeggeri di insufficiente consistenza, in particolare, servizi « Notte », e mantenendo, comunque, il collegamento su tutte le relazioni precedentemente servite.

In ordine agli specifici rilievi avanzati dagli Interroganti, si fa presente che il

servizio di accompagnamento previsto a bordo dei treni notturni è regolato da un contratto di appalto stipulato fra Trenitalia e un raggruppamento temporaneo di imprese, comprendente la società Servirail.

Tale contratto definisce il numero delle vetture medie, giornalmente affidate al raggruppamento di imprese, e le prestazioni da svolgere per il raggiungimento dei livelli di servizio e di qualità da offrire alla clientela del prodotto notte. Lo stesso contratto non disciplina aspetti legati all'organizzazione del lavoro e alla gestione del personale, limitandosi a prevedere l'applicazione – da parte delle Imprese del Raggruppamento – del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie.

Pertanto, l'organizzazione degli impianti produttivi e delle relative assegnazioni di servizi e turni di lavoro, scaturisce dalle determinazioni delle Imprese costituenti il Raggruppamento.

Relativamente alla decisione di chiudere il Ferrotel di Messina, Ferrovie dello Stato fa conoscere che questa è scaturita a seguito di attente analisi gestionali e nell'ambito di un più ampio programma di razionalizzazione dell'organizzazione dei Ferrotel sul territorio nazionale. Il conto economico e consuntivo della struttura è fortemente in perdita, mentre il Gruppo FS opera da anni per il risanamento del bilancio.