

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

Variazione nella composizione della Commissione	164
5-07066 Mereu: Riduzione dei collegamenti ferroviari regionali, con particolare riguardo alla regione Sardegna	164
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	170
5-07067 Lovelli: Riduzione dei collegamenti ferroviari regionali	164
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	172
5-07068 Monai: Tempi di completamento della ferrovia Mendrisio-Varese nel tratto di pertinenza italiano	164
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	173

INTERROGAZIONI:

5-06310 Motta: Modalità di approvazione del finanziamento del primo lotto funzionale Parma-Vicofertile della linea ferroviaria Parma-La Spezia	165
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	174

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di aggiornamento 2010-2011 del contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. Atto n. 481. (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	165
--	-----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	169
---	-----

COMITATO RISTRETTO:

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. C. 4662 Valducci, C. 81 Stucchi, C. 317 Quartiani, C. 376 Volontè, C. 411 Contento, C. 526 Osvaldo Napoli, C. 563 Lusetti, C. 585 Compagnon, C. 677 Menia, C. 694 Ceccuzzi, C. 701 Migliori, C. 915 Marinello, C. 1207 Nicola Molteni, C. 1249 Gibelli, C. 1341 Grimoldi, C. 1364 Razzi, C. 1517 Alessandri, C. 1690 Pagano, C. 1693 Holzmann, C. 1923 Zazzera, C. 2029 Di Cagno Abbrescia, C. 2148 Aracu, C. 2432 Holzmann, C. 2494 Jannone, C. 2772 Barbieri, C. 2878 Lisi, C. 2891 Borghesi, C. 3000 Reguzzoni, C. 3001 Reguzzoni, C. 3002 Reguzzoni, C. 3031 Mussolini, C. 3423 Carlucci, C. 3577 Nastri, C. 3591 Paolini, C. 3600 Nastri, C. 3676 Nastri, C. 3803 Nastri, C. 3960 Galati, C. 3992 Garagnani, C. 4213 Caparini, C. 4232 Montagnoli, C. 4353 Nastri, C. 4355 Nastri, C. 4397 Cavallaro, C. 4440 Marinello, C. 4657 Garagnani, C. 4693 Desiderati, C. 4845 Velo, C. 4883 Mancuso, C. 4960 Vernetti e C. 5166 Argentin	169
AVVERTENZA	169

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 14 giugno 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Inter-

viene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 13.50.

Variazione nella composizione della Commissione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, comunica che il deputato Maurizio Grassano, appartenente al gruppo Misto-Iniziativa Liberale, è entrato a far parte della Commissione.

5-07066 Mereu: Riduzione dei collegamenti ferroviari regionali, con particolare riguardo alla regione Sardegna.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del Regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

Antonio MEREU (UdCpTP) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Antonio MEREU (UdCpTP), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, osserva che le dichiarazioni dell'amministratore delegato della società FS SpA in ordine ai collegamenti regionali vengono rese sempre sulla base di motivazioni di ordine economico. Nel sottolineare che di fronte all'eccellenza rappresentata dai collegamenti ad alta velocità viene evidenziata con ancor maggiore risalto l'inefficienza del trasporto pubblico locale, osserva che tale inefficienza incide sui bilanci delle famiglie, costrette a servirsi del mezzo privato e che questo è tanto più grave nella regione Sardegna, che sta attraversando un periodo di più forte crisi dal momento che le attività produttive sono penalizzate anche dalla condizione di insularità. Nel ritenere quindi che vadano riviste le condizioni del trasporto pubblico locale ferroviario al fine di pervenire ad un sostanziale miglioramento di tale servizio, e ritenendo sod-

disfacente l'impegno profuso dal Governo al riguardo, si riserva di verificarne l'andamento e di intervenire, se del caso, con ulteriori atti di sindacato ispettivo.

5-07067 Lovelli: Riduzione dei collegamenti ferroviari regionali.

Mario LOVELLI (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Guido IMPROTA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*). Ribadisce infine la disponibilità del Governo ad affrontare la questione oggetto delle interrogazioni non solo dal punto di vista economico finanziario, ma anche nell'ambito di una riflessione complessiva sul trasporto pubblico locale, sulle quali evidenzia un colpevole ritardo delle regioni.

Michele Pompeo META (PD), replicando in qualità di cofirmatario, sottolinea la propria sorpresa per le dichiarazioni rese dall'amministratore delegato della società Ferrovie dello Stato. Ritiene alcune delle informazioni fornite dal Governo rassicuranti, in quanto da esse si evince che l'Esecutivo sta affrontando alcune questioni lasciate insolute dal Governo precedente. Giudica quindi necessario che Parlamento e Governo esercitino una forte pressione affinché si superino i ritardi delle regioni evidenziati dal sottosegretario, al fine di affrontare compiutamente e risolvere la questione del trasporto pubblico locale.

5-07068 Monai: Tempi di completamento della ferrovia Mendrisio-Varese nel tratto di pertinenza italiano.

Carlo MONAI (IdV) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Carlo MONAI (IdV), replicando, pur ritenendo rassicurante la risposta resa dal rappresentante del Governo in ordine al quesito posto nell'atto di sindacato ispettivo, ritiene utile sottolineare – riguardo alle criticità connesse al ritrovamento di arsenico nelle terre e rocce da scavo – la necessità di verifiche preventive sui terreni oggetto di lavori infrastrutturali, al fine di adottare una maggiore cautela anche rispetto ai successivi contenziosi con le ditte appaltatrici riguardo al riconoscimento di eventuali maggiori oneri da queste sostenuti. Nell'auspicare che siano osservati i tempi definiti in sede di revisione del cronoprogramma, auspica che il Governo vigili sulla realizzazione delle opere e, in caso contrario, si riserva di intervenire con ulteriori atti di sindacato ispettivo.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.15.

INTERROGAZIONI

Giovedì 14 giugno 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 14.15.

5-06310 Motta: Modalità di approvazione del finanziamento del primo lotto funzionale Parma-Vicofertile della linea ferroviaria Parma-La Spezia.

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

Carmen MOTTA (PD), replicando, nel prendere atto della risposta resa dal sottosegretario, i cui contenuti non sono diversi da quelli resi in risposta al precedente atto di sindacato ispettivo a propria firma dello scorso 11 gennaio, ritiene dilatorio e inefficace questo modo di rispon-

dere del Governo. Nel ricordare che il defianziamento è stato operato sulla base della disposizione del decreto-legge n. 98 del 2011 che ha previsto la revoca dei finanziamenti concessi per le opere che, alla data del 31 dicembre 2011, non avessero prodotto obbligazioni vincolanti verso terzi, fa presente che sull'opera oggetto dell'interrogazione era in corso una conferenza di servizi, che era ad uno stadio avanzato dei lavori ed era in grado di redigere il progetto definitivo dell'opera, tanto che, per vie informali, erano state date dal Governo rassicurazioni sul reintegro di tali fondi. Sottolinea che il mancato finanziamento del primo sublotto funzionale comporterebbe di fatto il blocco dell'intera opera e chiede, quindi, al Governo di dichiarare espressamente se la Pontremolese – che a suo giudizio rappresenta un'opera fondamentale per i territori interessati e per il Paese – sia considerata ancora un'opera di valore strategico nazionale.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.20.

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 14 giugno 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 14.20.

Schema di aggiornamento 2010-2011 del contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa.

Atto n. 481.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di aggiornamento all'ordine del giorno.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esaminare lo schema di aggiornamento relativo al 2010-2011 del contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria Rete ferroviaria italiana Spa.

Osserva che il contratto di programma è lo strumento che individua gli investimenti necessari allo sviluppo e al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria, definendo, in particolare, gli interventi e le opere da realizzare, il loro ordine di priorità, il costo degli interventi e delle opere nonché le risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato. In base al decreto legislativo n. 188 del 2003 il contratto non può essere stipulato per un periodo inferiore a tre anni; in attuazione di tale previsione, l'articolo 4 del decreto ministeriale 138/T del 31 ottobre 2000 ha stabilito che il contratto di programma sia stipulato per una durata non inferiore a cinque anni e sia aggiornabile e rinnovabile anche annualmente.

Al riguardo, osserva che un primo elemento di interesse dello schema di aggiornamento è dato dall'articolo 3 che proroga, fino al perfezionamento del nuovo contratto, la validità del contratto 2007-2011, venuto a scadenza il 31 dicembre 2011. In proposito, rileva che, dal punto di vista della tecnica redazionale, la proroga non appare ben formulata, in quanto la stessa non viene disposta attraverso una modifica esplicita dell'articolo 3 del contratto il quale continua a recitare « la validità del presente contratto decorre dalla data della sua sottoscrizione e scade il 31 dicembre 2011 ».

Ciò premesso, illustrando il contenuto dello schema di aggiornamento, rileva che, da un confronto tra le grandezze complessive del contratto di programma, come risultante dallo schema di aggiornamento 2010-2011, e quelle risultanti dal precedente aggiornamento del 2009, emerge, in primo luogo, una diminuzione degli investimenti operati (da 79.082 milioni a 75.228 milioni) con una diminuzione degli

investimenti in opere in corso (che passano da 76.503 a 70.630 milioni di euro). Sottolinea tuttavia che il volume « a vita intera » complessivo degli investimenti operati aumenta però, rispetto all'ultimo aggiornamento, a 83.020 milioni di euro ove si considerino anche gli impegni programmatici per lotti costruttivi a completamento. Questa ultima espressione fa riferimento all'utilizzo della disciplina in materia di lotti non funzionali introdotta dall'articolo 1, comma 232 della legge n. 191 del 2009. La disciplina generale in materia di contratti pubblici, infatti, consente la suddivisione dell'oggetto del contratto in lotti solo ove questi risultino funzionali alla realizzazione del contratto; in deroga a tale disposizione, nell'ambito dei progetti di interesse europeo TEN-T compresi nel programma di infrastrutture strategiche la disposizione introdotta dalla legge n. 191 del 2009, invece, ha consentito l'approvazione da parte del CIPE di progetti relativi a lotti specifici in possesso di determinate caratteristiche.

In secondo luogo viene confermata l'entità del finanziamento di 32.000 milioni di euro della tratta ad alta velocità Torino-Milano-Napoli.

In terzo luogo si evidenzia l'aumento da 2.579 a 4.598 degli investimenti realizzati per lotti costruttivi non funzionali. Tale aumento appare ben più considerevole ove si tenga conto degli impegni programmatici per lotti costruttivi a completamento.

Infine, si evidenzia l'aumento degli interventi ultimati che passano da 10.955 a 18.716 milioni di euro.

Il contratto dà conto altresì dei definanziamenti intervenuti negli anni 2010-2011, principalmente per effetto di riduzioni lineari delle dotazioni di spesa dei ministeri introdotte con i decreti-legge n. 78 del 2010, n. 98 del 2011 e n. 138 del 2011, nonché dei rifinanziamenti concernenti il medesimo periodo effettuati principalmente a valere sulle risorse del Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali, istituito dal decreto-legge n. 98 del 2011, del Fondo sviluppo e coesione (ex-Fondo FAS) nonché a valere sulle somme derivanti dalla riprogrammazione delle risorse nazionali per la

politica di coesione UE operata, nell'ambito del piano nazionale per il Sud, con la delibera n. 62/2011 del CIPE.

I definanziamenti complessivi ammontano a 1.949 milioni di euro, di cui 1.789 imputati al capitolo 7122 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su cui gravano principalmente gli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie. I rifinanziamenti complessivi ammontano, invece, a 5.857 milioni di euro.

In apposite tabelle sono inoltre indicati i singoli interventi oggetto di definanziamento ovvero di rifinanziamento. Se si confrontano questi dati con quelli ricavabili dal sesto rapporto sull'attuazione della legge obiettivo predisposto dagli Uffici della Camera con la collaborazione dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici e il Cresme si ricavano alcuni elementi interessanti.

Innanzitutto il definanziamento è avvenuto mediante la realizzazione di economie per soli 113 milioni di euro e mediante il trasferimento dei relativi interventi nelle opere programmatiche per 722 milioni di euro; la restante parte del definanziamento complessivo, pari a 954 milioni di euro, riferibile all'itinerario Napoli-Bari, al nodo di Falconara e alla tratta pontremolese, ha già trovato in realtà compensazione, solo parzialmente nel caso del nodo di Falconara, mediante utilizzo di risorse in precedenza destinate ad altri progetti.

In secondo luogo, gli interventi oggetto di rifinanziamento, compresi nel programma delle infrastrutture strategiche presentano, nella quasi totalità dei casi, scadenze programmate dei lavori ravvicinate e comprese tra il 2014 e il 2019. A ciò sembra fare eccezione unicamente l'intervento di velocizzazione Foligno-Terontola che si trova ancora allo stato di attuazione di « studio di fattibilità » ed ha una data prevista di scadenza dei lavori « oltre il 2015 ».

In terzo luogo, un consistente numero (10 su 24) di interventi rifinanziati non appare compreso nel programma delle infrastrutture strategiche.

Inoltre, un cospicuo numero di interventi oggetto di definanziamento si trova nello stadio di « progettazione preliminare » ed ha date di scadenza previste non ravvicinate nel tempo. Sembrano fare eccezione i seguenti interventi:

l'intervento sul nodo di Falconara che si trova allo stadio di progettazione preliminare ma ha una data di scadenza lavori prevista nel 2017 (e che comunque, come si è detto sopra, trova una compensazione quasi integrale del definanziamento);

il potenziamento Voltri-Brignole i cui lavori sono in corso ed ha una data di scadenza lavori per il 2018; il collegamento diretto linea Chivasso-Aosta con Torino-Milano che si trova allo stadio di progettazione definitiva ma ha una scadenza lavori prevista per il 2016.

Alla luce di questi elementi, ritiene opportuno che il Governo fornisca chiarimenti sull'effettivo stato delle opere oggetto di definanziamento che presentano, in base ai dati disponibili, scadenze programmate dei lavori relativamente vicine.

Inoltre, la relazione illustrativa si sofferma sull'intervento di definanziamento operato sulla tratta pontremolese, precisando che il definanziamento interessa principalmente l'intervento di raddoppio della tratta Solignano-Fornovo. Tuttavia, si osserva che la sola applicazione del definanziamento si concretizzerebbe in una riduzione delle risorse per un importo di 124 milioni. In base al rapporto sull'attuazione della legge obiettivo, risalente al settembre 2011, l'intervento complessivo sulla « tratta pontremolese » si trova ancora allo stadio di progettazione preliminare; si può quindi ipotizzare che anche in tal caso i lavori cui si fa riferimento siano quelli relativi ad indagini necessarie nell'ambito della progettazione preliminare. Pertanto per salvaguardare la continuità dei lavori di raddoppio sono state utilizzate le risorse relative al raddoppio della tratta Parma-Vicofertile, nell'ambito della medesima tratta pontremolese. Dalle schede illustrative allegate allo schema di

aggiornamento si ricava che i fondi derivanti dalla tratta Parma-Vicofertile ammontano ad 87 milioni di euro, mentre i rimanenti 37 milioni sono stati ripresi da interventi per « adeguamenti preliminari linea storica per integrazione funzionale linea AV al nodo di Bologna ». Inoltre, le risorse destinate alla tratta Parma-Vicofertile sono state per 151 milioni di euro destinate a compensare parzialmente il definanziamento di 187 milioni di euro operato sul nodo di Falconara (la riduzione dei rimanenti 36 milioni di euro è giustificata nello schema con il trasferimento dei relativi interventi tra le opere programmatiche).

Al riguardo, il CIPE nel parere reso sullo schema di aggiornamento invita in generale a modificare l'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza in coerenza con il quadro programmatico definito dal contratto; in particolare si osserva che il trasferimento di risorse dalla tratta Parma-Vicofertile a quella Solignano-Fornovo richiede un preventivo inserimento della tratta Solignano-Fornovo nell'Allegato infrastrutture. Nella nota sul recepimento della delibera CIPE, Rfi segnala la situazione aggiornata degli investimenti relativi all'asse ferroviario pontremolese nell'ambito dell'Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia, con riferimento specifico anche alla tratta Solignano-Fornovo, da inserire nell'allegato infrastrutture. Tuttavia, nel segnalare che nell'Allegato infrastrutture-Rapporto intermedio al documento di economia e finanza 2012 non è riscontrabile l'inserimento della tratta Solignano-Fornovo, chiede al riguardo un chiarimento al Governo.

In conclusione, richiama l'attenzione su alcune ulteriori considerazioni contenute nel parere del CIPE. In particolare, il CIPE invita a porre in atto le necessarie procedure affinché, nell'ambito del riparto delle risorse dell'articolo 33, comma 1, della legge n. 183 del 2011, siano destinati 27 milioni di euro all'acquisto di treni bimodali a fronte del definanziamento di pari

importo del « collegamento diretto linea Chivasso-Aosta con Torino-Milano-Lunetta di Chivasso ».

In proposito, ricordo che l'articolo 33, comma 1, della legge n. 183 del 2011 (legge di stabilità 2012) prevede l'integrazione del Fondo per il finanziamento degli interventi urgenti e indifferibili con 1.143 milioni di euro per l'anno 2012 da destinare, in base all'elenco n. 3 allegato alla legge di stabilità, a diversi interventi di spesa tra i quali rientrano anche gli investimenti del Gruppo Ferrovie e il Contratto di programma con Rfi.

Segnala che nella risposta alle osservazioni del CIPE il gruppo Rfi segnala che la contrattualizzazione delle risorse aggiuntive di cui all'articolo 33, comma 1, della legge n. 183 del 2011 avverrà nell'ambito del nuovo Contratto di programma 2012-2016. Anche su questo aspetto chiedo pertanto l'avviso del rappresentante del Governo.

Il CIPE richiede, inoltre, di trasmettere contestualmente al prossimo contratto di programma 2012-2016 anche l'ultimo aggiornamento disponibile della relazione sullo stato di attuazione degli investimenti di Rfi Spa sia finanziati e/o programmati e a sottoporre nuovamente lo schema di contratto al CIPE dopo la formulazione del parere delle Commissioni parlamentari competenti, al fine di una valutazione collegiale delle eventuali osservazioni dalle stesse formulate, qualora siano richieste sostanziali modifiche dei contenuti dello schema.

In conclusione, si riserva di formulare una proposta di parere sul provvedimento in oggetto, all'esito della discussione, anche alla luce dei chiarimenti che il Governo fornirà con riguardo agli aspetti problematici evidenziati.

Il sottosegretario Guido IMPROTA, nel fornire alcune informazioni di carattere generale sull'ammontare dei finanziamenti e rifinanziamenti risultanti dal contratto di programma in oggetto, si riserva di fornire puntuali risposte alle richieste di chiarimento formulate dal relatore nel prosieguo dell'esame.

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

La seduta termina alle 14.35.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.35 alle 14.45.

COMITATO RISTRETTO

Giovedì 14 giugno 2012.

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

C. 4662 Valducci, C. 81 Stucchi, C. 317 Quartiani, C. 376 Volontè, C. 411 Contento, C. 526 Osvaldo Napoli, C. 563 Lusetti, C. 585 Compagnon, C. 677 Menia, C. 694 Ceccuzzi, C. 701 Migliori, C. 915 Marinello, C. 1207 Nicola Molteni, C. 1249 Gibelli, C. 1341 Grimaldi, C. 1364 Razzi, C. 1517 Alessandri, C. 1690 Pagano, C. 1693 Holzmann, C. 1923 Zazzera, C. 2029

Di Cagno Abbrescia, C. 2148 Aracu, C. 2432 Holzmann, C. 2494 Jannone, C. 2772 Barbieri, C. 2878 Lisi, C. 2891 Borghesi, C. 3000 Reguzzoni, C. 3001 Reguzzoni, C. 3002 Reguzzoni, C. 3031 Mussolini, C. 3423 Carlucci, C. 3577 Nastri, C. 3591 Paolini, C. 3600 Nastri, C. 3676 Nastri, C. 3803 Nastri, C. 3960 Galati, C. 3992 Garagnani, C. 4213 Caparini, C. 4232 Montagnoli, C. 4353 Nastri, C. 4355 Nastri, C. 4397 Cavallaro, C. 4440 Marinello, C. 4657 Garagnani, C. 4693 Desiderati, C. 4845 Velo, C. 4883 Mancuso, C. 4960 Verneti e C. 5166 Argentin.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 14.45 alle 14.50.

AVVERTENZA

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

SEDE LEGISLATIVA

*Modifica all'articolo 1 della legge 5 febbraio 1992, n. 122, concernente la disciplina dell'attività di autoriparazione.
C. 4574 Delfino.*

ALLEGATO 1

**5-07066 Mereu: Riduzione dei collegamenti ferroviari regionali,
con particolare riguardo alla regione Sardegna.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento a quanto evidenziato dagli Onorevoli Interroganti, faccio nuovamente presente che la problematica del trasporto locale è stata oggetto di numerosi approfondimenti in sede di Conferenza unificata Stato-Regioni al fine di trovare una soluzione che riduca gli effetti delle criticità prodottesi nel settore a seguito della riduzione dei trasferimenti statali operata dalle ultime manovre finanziarie.

Come è noto, il decreto-legge n. 78 del 2010, convertito dalla legge 122 del 2010, ha ridotto i trasferimenti statali alle Regioni a statuto ordinario di 4,5 miliardi di euro annui.

Tale riduzione ha inciso sia sui trasferimenti per i servizi ferroviari regionali sia sugli ulteriori trasferimenti per il trasporto pubblico locale (T.P.L.).

Tuttavia il Governo, al fine di consentire alle Regioni di disporre del tempo sufficiente per riorganizzare i servizi dell'intero settore (servizi di T.P.L. e servizi ferroviari regionali), si è fatto carico, per il 2012, di individuare con le Regioni criteri comuni di razionalizzazione ed efficientamento dell'intero settore che consentano, per il futuro, di ripartire le risorse di volta in volta disponibili sul fondo per il T.P.L.

Tuttavia, nonostante che in data 3 maggio 2012 si sia tenuta presso la sede della Conferenza Unificata una riunione tra Governo e Regioni per definire le condizioni di prosecuzione delle attività del tavolo tecnico sul T.P.L., finalizzate alla sottoscrizione del Patto previsto dall'Accordo del 21 dicembre 2011, volto all'individuazione dei suddetti criteri, siamo ancora

lontani dalla definizione della vicenda, tant'è che le risorse stanziare per il 2012 non potranno che essere ripartite su base storica come peraltro richiesto dal Presidente Errani con nota del 13 aprile 2012.

Evidenzio inoltre, sulla base degli elementi forniti dai competenti Uffici della Presidenza del Consiglio dei ministri – Ministero per gli affari regionali, il turismo e lo sport, che al fine di chiarire i problemi sollevati dalle Regioni in ordine ai contratti di servizio con Trenitalia, il 29 maggio 2012 presso il Dipartimento per gli affari regionali, si è tenuta una riunione tra i rappresentanti delle Amministrazioni competenti e quelli della predetta società ferroviaria al fine di individuare eventuali margini di ottimizzazione dei contratti in essere, i cui corrispettivi comportano una spesa superiore ai 1200 milioni di euro disponibili nel bilancio dello Stato. Si conviene infine sull'inopportunità delle dichiarazioni cui gli Onorevoli interroganti fanno riferimento.

Per quanto attiene, nello specifico, alla Regione Sardegna ed al ritardato perfezionamento del contratto di servizio – che definisca, in attesa del definitivo trasferimento alla medesima Regione delle competenze inerenti il trasporto pubblico locale, i collegamenti e gli *standard* di qualità del servizio attualmente assicurati in regime di proroga del Contratto di Servizio pubblico 2004-2005 – evidenzio che, lo scorso 23 maggio, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, è stata compiuta un'approfondita disamina del Contratto di servizio nazionale per le Regioni a Statuto speciale Sardegna, Sicilia e Valle d'Aosta.

Finalità dell'incontro è stata quella di individuare una soluzione per la regolazione dei servizi relativa agli anni 2009, 2010 e 2011, ai fini della chiusura dei tre esercizi a titolo ricognitivo, nonché dell'esame di un'ipotesi che disciplini, in modo efficace, il periodo transitorio dal corrente anno fino al definitivo trasferimento di competenze alle Regioni, rispetto a cui il Dipartimento del Tesoro si è impegnato ad effettuare una verifica sugli stanziamenti da destinare anche alle Regioni a statuto speciale.

Da ultimo, con riferimento ai servizi ferroviari eserciti da Trenitalia s.p.a. sul terri-

torio della Regione Sardegna, si informa che, come previsto dalle norme di attuazione dello Statuto regionale, è stato sottoscritto un accordo di programma tra questo Dicastero, il Ministero dell'economia e delle finanze e l'Amministrazione regionale, per il conferimento all'Ente stesso di funzioni e compiti di amministrazione e programmazione. In applicazione di tale accordo, la cui operatività è stabilita a cavallo della prossima stagione estiva, le tematiche in argomento potranno essere gestite direttamente dalla Regione Sardegna a cui, tra l'altro, saranno trasferite anche le necessarie risorse finanziarie.

ALLEGATO 2

5-07067 Lovelli: Riduzione dei collegamenti ferroviari regionali.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento a quanto evidenziato dagli Onorevoli Interroganti, faccio presente che la problematica del trasporto locale è stata oggetto di numerosi approfondimenti in sede di Conferenza unificata Stato-Regioni al fine di trovare una soluzione che riduca gli effetti delle criticità prodottesi nel settore a seguito della riduzione dei trasferimenti statali operata dalle ultime manovre finanziarie.

Come è noto, il decreto-legge n. 78 del 2010, convertito dalla legge 122 del 2010, ha ridotto i trasferimenti statali alle Regioni a statuto ordinario di 4,5 miliardi di euro annui.

Tale riduzione ha inciso sia sui trasferimenti per i servizi ferroviari regionali sia sugli ulteriori trasferimenti per il trasporto pubblico locale (T.P.L.).

Tuttavia il Governo, al fine di consentire alle Regioni di disporre del tempo sufficiente per riorganizzare i servizi dell'intero settore (servizi di T.P.L. più servizi ferroviari regionali), si è fatto carico, per il 2012, di individuare con le Regioni criteri comuni di razionalizzazione ed efficientamento dell'intero settore che consentano, per il futuro, di ripartire le risorse di volta in volta disponibili sul fondo per il T.P.L.

Tuttavia, nonostante che in data 3 maggio 2012 si sia tenuta presso la sede della Conferenza Unificata una riunione tra Governo e Regioni per definire le condizioni di prosecuzione delle attività del tavolo tecnico sul T.P.L., finalizzate alla sottoscrizione del Patto previsto dall'Accordo del 21 dicembre 2011, volto all'individuazione dei suddetti criteri, siamo ancora lontani dalla definizione della vicenda, tant'è che le risorse stanziare per il 2012 non potranno che essere ripartite su base storica come peraltro richiesto dal presidente Errani con nota del 13 aprile 2012.

Evidenzio inoltre, sulla base degli elementi forniti dai competenti Uffici della Presidenza del Consiglio dei ministri – Ministero per gli affari regionali, il turismo e lo sport, che al fine di chiarire i problemi sollevati dalle Regioni in ordine ai contratti di servizio con Trenitalia, il 29 maggio 2012 presso il Dipartimento per gli affari regionali, si è tenuta una riunione tra i rappresentanti delle Amministrazioni competenti e quelli della predetta società ferroviaria al fine di individuare eventuali margini di ottimizzazione dei contratti in essere, i cui corrispettivi comportano una spesa superiore ai 1200 milioni di euro disponibili nel bilancio dello Stato.

Si rappresenta da ultimo che, al di là dell'inopportunità delle dichiarazioni cui fanno cenno gli Onorevoli interroganti, la questione in rassegna assume priorità per il Governo in quanto legittimante l'organizzazione statutale (unitamente a servizi essenziali quali la sicurezza, la sanità e l'istruzione), ma non può prescindere, tuttavia, da una leale collaborazione da parte delle amministrazioni regionali che sono chiamate a definire politiche di settore, *standard* e modalità di servizio che, alla luce del quadro normativo vigente, non potranno non comportare una diversa perimetrazione dei servizi di mobilità e dei connessi oneri economici.

ALLEGATO 3

5-07068 Monai: Tempi di completamento della ferrovia Mendrisio-Varese nel tratto di pertinenza italiano.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La problematica evidenziata dagli Onorevoli interroganti è stata già oggetto di precedenti atti di sindacato ispettivo, rispetto ai quali si è solo ora in grado di fornire elementi di novità riguardanti la ripresa dei lavori e le intervenute intese del Comitato di coordinamento italo-svizzero dello scorso 5 giugno.

L'Appalto integrato per la Progettazione Esecutiva e la realizzazione del nuovo collegamento Arcisate-Stabio (tratta nazionale fino al confine di Stato) è stato aggiudicato all'Associazione Temporanea di Imprese (ATI). I lavori sono stati consegnati il 19 luglio 2010.

Il nuovo collegamento ferroviario Arcisate-Stabio collegherà Varese e Como (interscambio di Mendrisio) con il Canton Ticino (Mendrisio, Lugano); istituirà relazioni fra l'aeroporto di Milano Malpensa e le città della Svizzera centrale e meridionale e, infine, collegherà le direttrici del Sempione (Losanna, Ginevra e Berna) e del Gottardo (Bellinzona e Lugano) grazie all'interscambio ferroviario di Gallarate.

Il progetto del nuovo collegamento Arcisate-Stabio (circa 8 chilometri) prevede il raddoppio della linea esistente (4,6 km) fra Induno Olona ed Arcisate e la realizzazione di una nuova linea Arcisate-Gaggiolo a doppio binario (3,6 km) fino al confine di Stato. Saranno eliminati tutti i passaggi a livello nelle tratte esistenti con opere stradali sostitutive. Sono state progettate, inoltre, tre nuove fermate: Induno, Arcisate e Gaggiolo.

All'avvio dei lavori, nell'aprile 2011, è emersa una criticità connessa al ritrovamento di arsenico nelle terre e rocce da scavo oltre i limiti stabiliti dalla normativa ambientale. Tale problematica ha provocato, un primo significativo rallentamento dei lavori stessi fino al loro definitivo blocco.

Al riguardo, l'impresa appaltatrice ha evidenziato una serie di eccezioni legate alla maggiore onerosità dell'appalto dovute alle diverse e nuove criticità di gestione delle terre e rocce da scavo. Infatti, rispetto alle previsioni di contratto, il ritrovamento dell'arsenico ha comportato modalità e costi di approvvigionamento degli inerti per calcestruzzi notevolmente diverse da quelle previste, oltre ad incombenze dovute alla ricollocazione, in idonei siti, del materiale scavato.

Sono stati tempestivamente attivati numerosi tavoli tecnici ed istituzionali con ARPA, Regione Lombardia, Provincia di Varese e gli Enti locali dei territori interessati dal tracciato. Con l'elaborazione di diversi e specifici studi è stato dimostrato che la presenza di arsenico nei terreni interessati dai lavori è di origine naturale e non antropica.

In merito, evidenzio che il contenzioso con l'impresa può essere considerato concluso in seguito al pronunciamento della Commissione di arbitrato allo scopo istituita e che i cantieri hanno ripreso i lavori il 4 maggio 2012.

Il ritardo nel frattempo accumulato, che ammontava a circa 12 mesi, è stato trattato nell'ambito di una revisione del cronoprogramma dei lavori in modo tale da ridurre l'entità e ricondurre la data di conclusione delle opere contemporaneamente con gli analoghi lavori in territorio svizzero e conseguente attivazione all'esercizio entro il secondo semestre del 2014 (comprensivo dei tempi necessari del pre-esercizio del materiale rotabile).

Tale importante obiettivo è stato, tra l'altro, sancito e condiviso nel corso dell'ultimo Comitato di Coordinamento Italo-Svizzero del 5 giugno 2012.

ALLEGATO 4

5-06310 Motta: Modalità di approvazione del finanziamento del primo lotto funzionale Parma-Vicofertile della linea ferroviaria Parma-La Spezia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento all'interrogazione in argomento e sulla base delle notizie assunte presso Rete Ferroviaria Italiana, comunico che il Progetto « Raddoppio Parma-Vicofertile », per la quota parte oggetto del definanziamento evidenziato dagli Onorevoli Interroganti, è stato incluso nella tabella « Opere Programmatiche » dello schema di aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma Rete Ferroviaria Italiana.

A seguito della riduzione delle risorse finanziarie, ben note agli Onorevoli Interroganti, nell'ambito dell'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di programma 2007-2011 si è reso necessario limitare la realizzazione ad una prima fase di potenziamento tecnologico nella stazione di Parma.

Tale prima fase, relativa a detti interventi tecnologici nella stazione di Parma inclusi nella tabella A dello schema di aggiornamento 2010-2011 del Contratto di programma, oltre ad essere necessaria al raddoppio della linea Pontremolese, è contrassegnata da un autonomo impatto nel governo della circolazione ferroviaria.

Attualmente, Rete Ferroviaria Italiana sta collaborando con le strutture compe-

tenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la conclusione dell'*iter* approvativo del progetto definitivo relativo ai predetti interventi nella stazione di Parma.

Si prevede di portare il citato progetto definitivo all'approvazione del CIPE entro la fine dell'anno.

Per quanto attiene al completamento del raddoppio « Parma-Vicofertile », come si è avuto modo di rappresentare all'esito dell'interrogazione dell'11 gennaio 2012, previ i dovuti approfondimenti con RFI, si evidenzia che il definanziamento cui si è fatto sopra cenno, comporta necessariamente uno slittamento della realizzazione infrastrutturale della seconda fase dell'intervento, la cui esecuzione è comunque inclusa nello schema di aggiornamento del Contratto di Programma 2010-2011, verso il corrispettivo di 21 milioni di euro, attualmente in trattazione presso la IX Commissione Camera, come riportato dettagliatamente nel predetto schema di Contratto di Programma (pag. 7).

Assicuro che il Governo seguirà con attenzione l'evolversi della vicenda tenuto conto, in ogni caso, dell'attuale quadro economico finanziario.