

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-02566 Pasetto: Problemi occupazionali connessi al nuovo orario ferroviario	89
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	97
5-02567 Duca: Interventi infrastrutturali prioritari per il potenziamento di tratte ferroviarie ..	90
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	99
SEDE CONSULTIVA:	
Sui lavori della Commissione	90
Decreto-legge 269/2003: Disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici. C. 4447 Governo, approvato dal Senato. (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	90
Legge finanziaria per il 2004	90
Bilancio dello Stato per l'anno 2004 e bilancio pluriennale 2004-2006. C. 2513 Governo ..	90
Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2004 (limitatamente alle parti di competenza)	90
Tabella n. 11: Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2004 (<i>Esame congiunto, ai sensi dell'articolo 120, comma 5, del regolamento e rinvio</i>) ..	90
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	95
SEDE REFERENTE:	
Interventi per i porti di Termini Imerese e di Palermo. C. 3922 Battaglia, approvato dall'8 ^a Commissione permanente del Senato. (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>).	96
AVVERTENZA	96

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 6 novembre 2003. — Presidenza del presidente Paolo ROMANI. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Mario Tassone.

La seduta comincia alle 14.

Paolo ROMANI, *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 tra-

mite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-02566 Pasetto: Problemi occupazionali connessi al nuovo orario ferroviario.

Giorgio PASETTO (MARGH-U) rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Mario TASSONE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Giorgio PASETTO (MARGH-U), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta del Governo, che non fornisce sufficienti rassicurazioni in ordine all'esito della trattativa sindacale in corso, che dovrà scongiurare le ipotizzate riduzioni di personale.

5-02567 Duca: Interventi infrastrutturali prioritari per il potenziamento di tratte ferroviarie.

Eugenio DUCA (DS-U) rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Mario TASSONE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Eugenio DUCA (DS-U), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta del Governo, evidenziando come nella sua interrogazione si chiedessero chiarimenti in ordine allo stato delle procedure di finanziamento, progettazione ed appalto degli interventi infrastrutturali prioritari di potenziamento delle linee ferroviarie, mentre la risposta del Governo fornisce semplicemente stime di spesa complessiva ed indicazioni in ordine ai tempi di realizzazione. Invita il Governo a fornire ulteriori elementi in merito al finanziamento delle singole tratte.

Il viceministro Mario TASSONE assicura al deputato Duca che fornirà gli elementi di dettaglio richiesti.

La seduta termina alle 14.20.

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 6 novembre 2003. — Presidenza del presidente Paolo ROMANI. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Mario Tassone.

La seduta comincia alle 14.20.

Sui lavori della Commissione.

Paolo ROMANI, *presidente*, propone un'inversione dell'ordine del giorno nel senso di passare subito all'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi.

La Commissione consente.

La seduta, sospesa alle 14.25, è ripresa alle 14.50.

Decreto-legge 269/2003: Disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici.

C. 4447 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla V Commissione).

(*Esame e rinvio*).

Legge finanziaria per il 2004.

S. 2512 Governo.

Bilancio dello Stato per l'anno 2004 e bilancio pluriennale 2004-2006.

C. 2513 Governo.

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2004 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 11: Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 2004.

(*Esame congiunto, ai sensi dell'articolo 120, comma 5, del regolamento e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti.

Angelo SANZA (FI), *relatore sul disegno di legge C. 4447*, rileva come la Commissione sia chiamata ad esprimere il parere alla Commissione bilancio sul disegno di legge C. 4447, diretto alla conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, recante disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e

per la correzione dell'andamento dei conti pubblici.

Per quanto riguarda i profili di competenza della Commissione trasporti, segnala le seguenti disposizioni. L'articolo 14 reca norme in materia di servizi pubblici locali e consta di tre commi, che novellano gli articoli 113 e 113-*bis* del testo unico sugli enti locali (decreto legislativo n. 267 del 2000). Ricorda che il primo di tali articoli è stato interamente riformulato e il secondo introdotto dall'articolo 35 della legge finanziaria 2002.

Tra le principali modifiche apportate alla disciplina vigente segnala: la sostituzione della nozione di servizi di rilevanza industriale con quella di servizi di rilevanza economica; la previsione della possibilità di affidare l'erogazione dei servizi di rilevanza economica non esclusivamente a società scelte mediante gara, ma anche a società a capitale misto pubblico-privato, oppure a società interamente pubbliche mediante procedura cosiddetta *in house*; la soppressione del regime transitorio previsto dall'articolo 35 con la determinazione di una data unica (il 31 dicembre 2006) entro la quale tutte le gestioni in essere cesseranno (sono tuttavia contemplate alcune possibilità di ulteriore proroga); l'abolizione del rinvio al regolamento di attuazione, previsto dall'articolo 35 e non ancora adottato.

Al riguardo, ricorda che la Commissione delle Comunità europee ha avviato nel 2000 una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia per la violazione dei principi di non discriminazione e trasparenza nella disciplina in materia di servizi pubblici locali, formulando rilievi in merito alla mancata previsione dell'espletamento di gare per l'affidamento della gestione delle reti separatamente dalla gestione del servizio, alla previsione di un lungo periodo transitorio, alle deroghe al principio della concorrenza per il settore idrico integrato ed agli affidamenti diretti in materia di gestione dei servizi pubblici definiti « privi di rilevanza industriale ».

L'articolo 16 dispone una proroga delle agevolazioni sul gasolio e sui pedaggi autostradali in favore di alcune categorie di

autotrasportatori. Il comma 1 dispone il rinnovo per il periodo dal 1° gennaio 2003 al 31 dicembre 2003 della riduzione dell'accisa sul gasolio in favore degli esercenti le attività di trasporto merci con veicoli di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate, già prevista dall'articolo 5, commi da 1 a 4, del decreto-legge n. 452 del 2001, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 16 del 2002. In particolare la lettera a) fissa la misura della riduzione di accisa con riferimento al 31 dicembre 2002 e, pertanto, in misura pari a 43,28 per mille litri di prodotto. La successiva lettera c) fissa al 31 marzo 2004 il termine per la presentazione delle domande di rimborso. Il comma 3 reca la norma di copertura finanziaria, che quantifica gli oneri derivanti dalle citate disposizioni in 308 milioni di euro per l'anno 2004.

Il comma 2 autorizza a decorrere dal 2003 una spesa ulteriore di 10.329.138 euro per gli interventi di cui al comma 3 dell'articolo 2 del decreto-legge n. 451 del 1998, riguardanti gli autotrasportatori e finalizzati alla protezione ambientale e sicurezza della circolazione. Il comma 3-*ter* dell'articolo 17 autorizza una spesa pari a 2 milioni di euro annui per le attività ed il funzionamento della Consulta generale per l'autotrasporto, ai fini dell'elaborazione di strategie di ammodernamento e riqualificazione dell'autotrasporto delle merci, con particolare riguardo allo sviluppo della logistica e dell'intermodalità.

L'articolo 26, comma 10, inserisce il comma 6-*bis* nell'articolo 1 del decreto-legge n. 351 del 2001, ridefinendo la procedura di alienazione del patrimonio immobiliare di RFI Spa non strettamente funzionale alla gestione dell'infrastruttura e di fatto consentendo che tali beni possano essere sottratti alla ordinaria procedura di cartolarizzazione.

Il citato comma 6-*bis* prevede, infatti, che per tali alienazioni RFI sia esonerata dalla consegna dei documenti relativi alla proprietà e di quelli attestanti la regolarità urbanistica, edilizia e fiscale dei beni da alienare. Ai sensi dell'ultimo periodo del nuovo comma 6-*bis*, le risorse economiche

derivanti dalle dismissioni dei beni immobili effettuate direttamente devono essere impiegate da RFI in investimenti relativi allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria ed al miglioramento della sicurezza.

A seguito dell'approvazione nel corso dell'esame al Senato del maxiemendamento governativo, è stato introdotto nel comma 10 un nuovo periodo che estende l'applicazione delle previsioni di cui ai primi due periodi del comma 6-*bis* a tutte le società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato al momento dell'alienazione dei beni, previa emanazione di appositi decreti. Segnala al riguardo che, tenuto conto della formulazione letterale e della collocazione della disposizione, non è del tutto chiaro se essa si riferisca alla alienazione dei soli beni non più strumentali alla gestione caratteristica dell'impresa ferroviaria ovvero se sia intesa ad estendere le disposizioni dettate per l'alienazione di tali ultimi beni anche al patrimonio di altre società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato.

Il comma 11-*septies* dispone un finanziamento per l'anno 2003 pari a 15 milioni di euro da trasferire al comune di Roma per investimenti nel trasporto pubblico locale, recando la relativa copertura finanziaria sul Fondo speciale di parte capitale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, riferito al bilancio 2003-2005.

L'articolo 38 delinea un nuovo regime per la custodia degli autoveicoli sequestrati o confiscati a seguito di specifiche violazioni al codice della strada. In particolare, tra le novità di maggior rilievo introdotte dalla disposizione — che riformula gli articoli 213 e 214 del codice — segnala: l'introduzione dell'obbligo a carico del proprietario, del conducente o di altro soggetto obbligato di custodire il veicolo oggetto di sequestro o di fermo; la possibilità di alienazione del veicolo anche in fase di sequestro o fermo; l'introduzione della figura del «custode acquirente», da individuare mediante procedure concorsuali, al quale è trasferita la proprietà dei veicoli sequestrati; la previsione

di procedure di rottamazione e alienazione per i veicoli confiscati giacenti presso i depositi autorizzati.

Giorgio PASETTO (MARGH-U) invita il relatore ad esprimere una valutazione complessiva relativamente al provvedimento in esame.

Eugenio DUCA (DS-U) segnala come anche altre norme di competenza della Commissione siano contenute nel provvedimento in esame, in particolare con riferimento all'articolo 37, relativo alla ricognizione dei soggetti tenuti al pagamento di tasse su veicoli e natanti per anni pregressi e all'articolo 39, comma 14-*bis*, in materia di cabotaggio.

Angelo SANZA (FI), *relatore sul disegno di legge C. 4447*, formula una valutazione complessivamente favorevole sul provvedimento in esame, per il quale ritiene sussistano i presupposti per l'espressione di un parere favorevole.

Paolo ROMANI, *presidente*, avverte che, sulla base di quanto convenuto in sede di ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella seduta odierna la Commissione avvia l'esame, per le parti di propria competenza, del disegno di legge finanziaria per l'anno 2004, del bilancio di previsione per l'esercizio 2004 e del bilancio pluriennale 2004-2006, nel testo presentato al Senato, ai sensi dell'articolo 120, comma 5, del regolamento.

Angelo SANZA (FI), *relatore sui disegni di legge S. 2512 e S. 2513*, rileva come il disegno di legge finanziaria 2004 si inserisca in un contesto macroeconomico caratterizzato da una congiuntura particolarmente sfavorevole, che risente pesantemente delle conseguenze dell'attacco terroristico dell'11 settembre 2001, delle incerte prospettive del quadro internazionale e della crisi dei mercati finanziari.

In tale contesto, il Governo ha elaborato un disegno di legge finanziaria rigoroso, volto da un lato ad assicurare la stabilità, la crescita e l'equità nell'azione

amministrativa e, dall'altro, al perseguimento dei *target* concordati con l'Unione europea, tenuto conto del peggioramento del ciclo rispetto alle attese e dell'evoluzione applicativa del Patto di stabilità e crescita. In questa prospettiva, anche nel settore di competenza della Commissione trasporti, gli interventi di politica economica sono caratterizzati dal tentativo di coniugare sviluppo e contenimento della spesa pubblica.

Per quanto attiene alle singole disposizioni, segnala — con riferimento agli interventi in materia di entrate — l'articolo 7, che ridetermina, in via transitoria per il solo triennio 2001-2003, il criterio di calcolo per la restituzione dell'IVA pagata dagli enti territoriali per l'esternalizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, nonché per i servizi non commerciali. A tal fine, viene riconosciuta, quale base di calcolo per il rimborso, l'IVA pagata dai predetti enti al lordo delle quote provvisorie di compartecipazione riconosciute alle regioni a statuto ordinario in sostituzione dei trasferimenti soppressi.

Sul fronte della spesa, l'articolo 19 dispone, al comma 1, la concessione di un contributo per il 2004 pari a 150 euro in favore di ciascun utente del servizio di radiodiffusione che acquisti o noleggi un apparato idoneo a consentire la ricezione dei segnali televisivi in tecnica digitale terrestre. Al comma 2, è previsto un contributo pari a 75 euro in favore delle persone fisiche o giuridiche che acquistano o noleggiano o detengono in comodato un apparecchio per la trasmissione o la ricezione a larga banda dei dati via Internet. Con i commi 3 e 4 sono stabiliti i criteri e le modalità di attribuzione del contributo di cui al comma 2. Il comma 5 dispone, a decorrere dall'anno 2004, un incremento di 10 milioni di euro del finanziamento previsto dall'articolo 52, comma 18, della legge n. 448 del 2001, diretto a sostenere l'attività di radiodiffusione, pubblica e privata, sonora e televisiva in ambito nazionale e locale. Al comma 6 è autorizzata l'ulteriore spesa di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006 per la proroga della

convenzione tra il Ministero delle comunicazioni ed il Centro di produzione Spa, allo scopo di garantire la continuità del servizio di trasmissione radiofonica delle sedute parlamentari.

Secondo quanto affermato nella relazione illustrativa, il comma 7 è volto espressamente a consentire all'amministrazione finanziaria la raccolta, il trattamento e la comunicazione dei dati dei cittadini possessori anche potenziali di apparecchi radiotelevisivi per l'effettuazione delle attività in materia di riscossione del canone di abbonamento. La disposizione sarebbe coerente con l'orientamento espresso dall'Autorità garante e consentirebbe il trattamento dei dati personali anche senza il consenso degli interessati che, nell'ottica di un bilanciamento degli interessi, non può ritenersi prevalente sul trattamento dei dati finalizzati alla riscossione di un tributo quale è il canone di abbonamento. In concreto, il comma in esame abolisce l'istituto del cosiddetto « suggellamento » dell'apparecchio ricevente ed abroga la disposizione secondo la quale l'abbonato che non intenda o non possa, per qualsiasi ragione, più usufruire delle trasmissioni radiotelevisive, ma continui a detenere l'apparecchio presso di sé, deve presentare al competente ufficio del registro apposita denuncia.

L'articolo 20, comma 1, autorizza la spesa di 79,5 milioni di euro per l'anno 2004 e di 80 milioni di euro per ciascuno degli anni 2005 e 2006 per finanziare il Fondo per i progetti strategici nel settore informatico, diffondere e sviluppare la società dell'informazione nel paese. I commi 2, 3 e 4 del medesimo articolo recano ulteriori disposizioni volte a favorire la diffusione di strumenti informatici e digitali tra i giovani, nel settore della scuola e dell'università e per l'espletamento delle operazioni elettorali. Il comma 5 è, infine, diretto a consentire il trasferimento all'ASI delle risorse assegnate all'ENAV dalla legge 29 gennaio 2001, n. 10, per il programma « Sistema Satellitare di navigazione globale GNSS 2-Galileo ».

Quanto alle finalizzazioni degli accantonamenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, riportati nella Tabella A e nella Tabella B, essi riguardano, tra l'altro, gli oneri connessi alla sostituzione del personale delle Capitanerie di porto e la realizzazione del collegamento viario con i porti di Termini Imerese e Palermo.

L'accantonamento di Tabella A relativo al Ministero delle comunicazioni è finalizzato, invece, all'attuazione della normativa concernente le televisioni private. Nella Tabella C, recante la quantificazione annuale degli stanziamenti relativi a disposizioni di spesa di carattere permanente, segnala, nella rubrica relativa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, lo stanziamento in favore dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), incrementato di 15 milioni di euro rispetto al bilancio a legislazione vigente e pari, quindi, a 63.441 migliaia di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006. Evidenzia in proposito come l'ENAC abbia segnalato che la modulazione prevista negli stanziamenti non risponda alle effettive esigenze in relazione ai mutui contratti.

La Tabella D – che dispone il rifinanziamento, per non più di un anno, di norme vigenti classificate tra le spese in conto capitale e per le quali nell'ultimo esercizio sia previsto uno stanziamento di competenza, nonché il rifinanziamento, qualora la legge lo preveda, per uno o più degli anni considerati dal bilancio pluriennale, di norme vigenti che prevedono interventi di sostegno dell'economia classificati tra le spese in conto capitale – reca uno stanziamento di 5 milioni di euro per la costruzione, l'acquisto ed il noleggio di unità navali per la prevenzione ed il controllo degli inquinamenti.

Nella Tabella F, indicante le quote degli oneri già autorizzati da leggi pluriennali di spesa destinate a gravare sugli anni compresi nel triennio, sono contenuti una serie di stanziamenti in alcuni settori rientranti nella competenza della Commissione. Al riguardo, segnala che l'intervento più significativo interessa lo stanziamento relativo all'apporto di capitale sociale in favore delle Ferrovie dello Stato Spa. Tale

stanziamento è stato, infatti, rimodulato riducendone l'entità di 1 miliardo di euro per l'anno 2004, 1,5 miliardi di euro per l'anno 2005 e 4,5 miliardi di euro per l'anno 2006.

Quanto al bilancio a legislazione vigente per il 2004 ed al bilancio pluriennale 2004-2006, rileva come, sotto il profilo quantitativo, il bilancio a legislazione vigente per il 2004 recepisca le indicazioni del Documento di programmazione economico-finanziaria (approvato nel luglio scorso, con specifiche risoluzioni, dalle Camere) e della relativa nota di aggiornamento (approvata dalla Camera dei deputati lo scorso 2 ottobre).

Per ciò che riguarda lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, segnala preliminarmente che lo stanziamento complessivo è pari a 6.816.300.034 euro in termini di competenza, 7.636.752.420 in termini di cassa e 8.312.997.288 in termini di residui. Rispetto alle previsioni assestate per esercizio 2003, è stata quindi disposta una riduzione di poco più di 192 milioni di euro in termini di residui, di oltre 2 miliardi di euro in termini di competenza e di circa 20 milioni di euro in termini di cassa.

La spesa in conto capitale (investimenti ed oneri comuni) rappresenta circa il 60 per cento dei residui, l'83 per cento degli stanziamenti di competenza ed il 58 per cento di quelli di cassa.

Per quanto riguarda i centri di responsabilità di specifica competenza della Commissione, segnala che, rispetto alle previsioni del bilancio di esercizio 2003: il centro di responsabilità « Navigazione e trasporto marittimo ed aereo » registra un aumento di oltre il 150 per cento della spesa corrente ed una diminuzione di circa il 3,5 per cento della spesa in conto capitale; per il centro di responsabilità « Trasporti terrestri e sistemi informativi statistici », l'aumento della spesa corrente è pari ad oltre il 127 per cento, mentre la spesa in conto capitale aumenta di circa lo 0,14 per cento; il centro di responsabilità « Capitanerie di porto » evidenzia un netto aumento della spesa corrente (oltre il 244

per cento) ed un apprezzabile incremento della spesa in conto capitale (9,79 per cento).

Per ciò che riguarda lo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni, segnala preliminarmente che lo stanziamento complessivo è pari a 202.307.778 euro in termini di competenza, 187.444.728 in termini di cassa e 296.717.928 in termini di residui. Rispetto alle previsioni assestate per esercizio 2003, è stata quindi disposta una riduzione di poco meno di 130 milioni di euro in termini di competenza e di oltre 21 milioni di euro in termini di cassa, mentre i residui aumentano di circa 22 milioni di euro.

La spesa in conto capitale (investimenti) rappresenta circa il 44 per cento dei residui, il 58 per cento degli stanziamenti di competenza e l'11 per cento di quelli di cassa.

Per quanto riguarda la classificazione della spesa, segnala che, rispetto alle previsioni del bilancio di esercizio 2003: la spesa corrente di « funzionamento » registra un decremento di oltre il 12 per cento in termini di competenza ed oltre l'8 in termini di cassa; per gli « interventi » di parte corrente, gli stanziamenti evidenziano un netto decremento in termini di competenza (diminuendo di oltre il 62 per cento) ed un lieve aumento in termini di cassa (oltre il 2 per cento); gli « investimenti » calano di circa il 30 per cento in termini di competenza e di oltre il 25 per cento in termini di cassa.

Per ciò che concerne, infine, il bilancio pluriennale 2004-2006, ricorda che la vigente normativa contabile prevede la sua articolazione in due distinte sezioni: la prima (« a legislazione vigente ») non tiene conto degli effetti della legge finanziaria e viene presentata al Parlamento, insieme al progetto annuale di bilancio, entro il 30 settembre; l'altra (« programmatica ») si concreta nella traduzione in termini finanziari della manovra e degli obiettivi di finanza pubblica posti a base del Documento di programmazione economico-finanziaria e della nota di aggiornamento.

Il viceministro Mario TASSONE si riserva di intervenire nel prosieguo del dibattito; rileva peraltro, con riferimento alle osservazioni del relatore relative agli stanziamenti in Tabella C in favore dell'ENAC, che effettivamente occorre valutare la loro congruità in relazione agli impegni assunti dall'ente per la realizzazione di opere infrastrutturali negli aeroporti.

Eugenio DUCA (DS-U) evidenzia come la richiesta, formulata dal suo gruppo, di avviare l'esame dei disegni di legge finanziaria e di bilancio ai sensi dell'articolo 120, comma 5, del regolamento, prima dell'approvazione del Senato, fosse finalizzata allo svolgimento di audizioni per consentire l'approfondimento delle questioni poste dai provvedimenti in esame. Sottolinea in proposito come sia opportuno ascoltare, oltre che rappresentanti dell'ENAC, in relazione alla questione evidenziata dallo stesso relatore, anche rappresentanti delle realtà portuali, delle Ferrovie dello Stato, dell'industria cantieristica.

Angelo SANZA (FI), *relatore sui disegni di legge S. 2512 e S. 2513*, si riserva di valutare la proposta del deputato Duca in ordine alle audizioni da svolgere.

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

La seduta termina alle 15.25.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.25 alle 14.50.

SEDE REFERENTE

Giovedì 6 novembre 2003 — Presidenza del presidente Paolo ROMANI. — Interviene

il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Mario Tassone.

La seduta comincia alle 15.25.

Interventi per i porti di Termini Imerese e di Palermo.

C. 3922 Battaglia, approvato dall'8^a Commissione permanente del Senato.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame, rinviato, da ultimo, nella seduta del 4 novembre 2003.

Paolo ROMANI, *presidente*, avverte che non è stato ancora espresso il parere della Commissione bilancio; rileva inoltre come si sia in attesa delle determinazioni della Conferenza dei presidenti di gruppo in ordine all'inserimento del provvedimento nel calendario dell'Assemblea.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.30.

AVVERTENZA

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

COMITATO RISTRETTO

Norme per la sicurezza e l'efficienza del trasporto aereo.

C. 1431 Muratori, C. 1842 Ronchi, C. 1847 Pasetto, C. 1878 Duca, C. 1953 Ferro, C. 2130 Duca, C. 2494 De Laurentiis, C. 2918 Romani, C. 3069 Pasetto, C. 3727 Pezzella e C. 4033 Carboni.

ALLEGATO 1

**Interrogazione n. 5-02566 Pasetto: Problemi occupazionali
connessi al nuovo orario ferroviario.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Si premette che il problema della riduzione dei servizi ferroviari notturni con carrozze letto è stato affrontato nel corso del *question time* di mercoledì 5 novembre scorso, rispondendo ad una specifica interrogazione a risposta immediata presentata dall'onorevole Anedda ed altri.

Il Governo, confermando quanto già comunicato in tale sede, ritiene tuttavia importante ribadire alcuni concetti.

Con il prossimo orario 14 dicembre 2003 Trenitalia S.p.a. dismetterà 45 vetture letto di 1° generazione (57 in totale comprese quelle di scorta e quelle in riparazione) che sono tra le più vecchie del parco rotabile e responsabili del 50 per cento dei guasti.

Il provvedimento in questione si è reso necessario per i seguenti motivi.

Il primo motivo è proprio quello della clientela che sta calando in maniera drammatica: infatti, negli ultimi due anni il mercato delle vetture letto ha registrato una flessione strutturale del 14 per cento circa.

Per fronteggiare tale situazione, durante il periodo estivo del 2003, Trenitalia S.p.a. ha lanciato campagne promozionali che non sono riuscite però a bloccare l'andamento negativo per le vetture letto, anche se contenuto ad un meno 2-3 per cento, mentre esse hanno sortito ottimi risultati per quanto riguarda i posti a sedere e le carrozze cuccette.

Naturalmente, la concorrenza con l'aereo e lo sviluppo del trasporto aereo ha messo in crisi strutturalmente il servizio dei vagoni letto.

Già durante il corso dell'anno 2003, per mancanza di passeggeri, è stato soppresso il servizio vagone letto per un totale di circa 4.000 corse su base annua.

In questa circostanza, per risolvere la questione relativa al personale, la compagnia dei vagoni letto ha raggiunto un accordo sindacale che è consistito in una redistribuzione delle ferie degli addetti al servizio, consentendo di non assumere lavoratori stagionali durante il periodo estivo.

Per il 2004, Trenitalia S.p.a. prevede la riduzione di ulteriori 8.400 corse di vagoni letto che verrebbero sostituite, su quattro coppie di treni, con carrozze cuccette comfort sulle quali verrebbe offerto al cliente un servizio standard vagone letto (lenzuola, coperte, cuscini, kit igienico).

Per questo è in corso una trattativa commerciale con la compagnia dei vagoni letto.

Complessivamente, in sostanza, il numero delle corse di cuccette comfort con servizi standard sarebbe di 8.600, con il vantaggio per il cliente di poter disporre di circa 200 corse in più rispetto al 2003 – questo tipo di servizio, quindi viene incrementato rispetto a quello dei vecchi vagoni letto – e, naturalmente, trattandosi di cuccette con questo standard, di poter beneficiare di una riduzione del costo medio del servizio, che verrebbe a costare meno di quello del vagone letto.

Per il personale della compagnia dei vagoni letto, naturalmente, è in corso una trattativa anche sindacale, che ci si augura possa avere un esito positivo, perché gli accompagnatori sarebbero uno per

ogni due vagoni cuccette comfort rispetto ad ogni addetto al modulo, come avviene oggi.

In sostanza, ci troviamo di fronte ad un dato strutturale di mercato di calo continuo della clientela e di un utilizzo sempre più ridotto di questo mezzo di trasporto, che non si tratta di cancellare, ma di adeguare le caratteristiche del servizio offerto alla domanda effettiva, con prezzi più economici, come quello delle cuccette letto appunto, e che, nel contempo, consente un utilizzo del personale e dei costi che siano in proporzione al prezzo che si paga, giacché il trasporto aereo ha fatto calare in maniera drammatica la domanda di questo servizio.

Per quanto di stretta competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si fa presente che la riduzione delle vetture letto si riscontra anche su alcuni servizi attualmente oggetto di Contratto di servizio pubblico stipulato con Trenitalia S.p.a., a seguito della necessità di contenere i costi a carico della società medesima, poiché lo sbilancio costi-ricavi non potrebbe essere integralmente coperto dalle risorse finanziarie disponibili.

In conclusione, l'offerta di nuove carrozze cuccette comfort, abbinata alla riduzione delle vecchie vetture letto, consentirà un miglioramento del rapporto qualità-prezzo inteso anche a contrastare il declino della domanda.

ALLEGATO 2

Interrogazione n. 5-02567 Duca: Interventi infrastrutturali prioritari per il potenziamento di tratte ferroviarie.**TESTO DELLA RISPOSTA**

È attualmente sottoposta all'esame del CIPE la proposta di aggiornamento del Piano di priorità degli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria, presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. nel mese di ottobre.

Come è noto, rispetto alla specifica valenza di strumento di programmazione dei fabbisogni finanziari (pluriennali, con revisione annuale) e di verifica del programma complessivo degli investimenti, il Piano di priorità degli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria è diventato anche la rappresentazione del programma degli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, con un orizzonte temporale di attuazione di oltre 15 anni.

Per quanto riguarda le linee ferroviarie indicate dagli interroganti, il documento in questione riporta le seguenti notizie.

Linea Pontremolese

I Contratti di programma stipulati con Ferrovie dello Stato S.p.a. prevedono interventi mirati ad un parziale raddoppio della linea. Il completamento del raddoppio dell'intera linea, anche attraverso il raddoppio della tratta Chiesaccia-Berceto, rientra tra i nuovi progetti redatti dal gestore in attuazione della legge obiettivo. Il progetto preliminare è stato inviato all'approvazione in data 6 giugno 2003. Il raddoppio, della lunghezza di 38 chilometri, sarà realizzato prevalentemente in variante con la galleria di valico di 21 chilometri tra Berceto e Pontremoli. Le stime del progetto prevedono un importo di spesa di 2.194 milioni di euro, un tempo di realizzazione di circa 10 anni e l'attivazione entro il 2017.

Direttrice Orte-Falconara

Anche per tale direttrice è previsto il completamento del raddoppio in parte già programmato nell'ambito dei Contratti di programma. Tra i nuovi progetti redatti dal gestore in attuazione della legge obiettivo sono previsti i seguenti:

raddoppio Foligno-Fabriano: il progetto preliminare è stato inviato all'approvazione in data 6 giugno 2003. Le stime del progetto prevedono un importo di spesa di 1.868 milioni di euro, un tempo di realizzazione di circa 8 anni e l'attivazione entro il 2015;

raddoppio Spoleto-Terni: il progetto preliminare è stato inviato all'approvazione in data 10 giugno 2003. Le stime del progetto prevedono un importo di spesa di 529 milioni di euro, un tempo di realizzazione di circa 7 anni e l'attivazione entro il 2014;

raddoppio Posto Manovra chilometro 228-Castelpiano: il progetto preliminare è stato inviato all'approvazione in data 31 gennaio 2003. Le stime del progetto prevedono un importo di spesa di 573 milioni di euro, un tempo di realizzazione di circa 5 anni e l'attivazione entro il 2010.

Linea Napoli-Bari

Sulla linea in questione sono previsti interventi solo nell'ambito dei Contratti di programma.

Un primo intervento prevede il raddoppio delle tratte Cervaro-Bovino-Orsara (attualmente in fase di progettazione definitiva), il raddoppio delle tratte Vitulano-

Benevento (in variante) e Benevento-Apice, comprensivo dell'attrezzaggio tecnologico, esteso all'intera linea, con la realizzazione del comando centralizzato del traffico (CTC) (già completati). La spesa stimata è pari complessivamente ad oltre 660 milioni di euro già finanziati (di cui 90 dalla Finanziaria 2003). Le stime attuali prevedono l'attivazione per il 2008.

Un ulteriore intervento prevede un potenziamento del segmento Cannello-Benevento (47 chilometri) attraverso un raddoppio della linea (parte in affiancamento e parte in variante, ed inoltre il

raddoppio del segmento Apice-Orsara (che completerà il raddoppio della linea Benevento-Foggia). Il progetto è in fase di avvio. La relativa spesa è pari a circa 2.500 milioni di euro, di cui 220 già finanziati. Le stime attuali prevedono l'attivazione per il 2010. Nell'ambito dell'aggiornamento del Piano di priorità in corso di approvazione, Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. ha assunto l'impegno, in occasione del prossimo monitoraggio trimestrale sul Mezzogiorno, di relazionare sull'*iter* di completamento della analisi di fattibilità per tale itinerario.