

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MARTEDÌ 23 GENNAIO 2007

45ª Seduta

Presidenza della Presidente

DONATI

Intervengono il vice ministro dei trasporti De Piccoli e il sottosegretario di Stato per i trasporti Annunziata.

La seduta inizia alle ore 15,45.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Proposta di indagine conoscitiva sulla situazione economica e finanziaria delle Ferrovie dello Stato e sullo stato dei cantieri e dei costi dell'alta velocità ferroviaria.

La presidente DONATI riferisce alla Commissione in ordine alla proposta di indagine conoscitiva in titolo.

Osserva, al riguardo, che le recenti informazioni che hanno interessato la gestione ed il servizio del trasporto ferroviario, lo stato di evidente difficoltà finanziaria dell'azienda Ferrovie dello Stato, nonché lo stato di avanzamento dei cantieri e dei costi dell'alta velocità Torino-Milano-Napoli, hanno evidenziato l'esigenza di chiarire ed approfondire la situazione economica e finanziaria delle Ferrovie dello Stato SpA e degli investimenti ferroviari, rendendo opportuno lo svolgimento di una indagine conoscitiva da parte della Commissione.

L'indagine dovrebbe avviarsi e concentrarsi sulla verifica in particolare di due aspetti specifici che interessano direttamente l'Azienda ferrovie dello Stato.

Il primo dovrebbe essere dedicato a ricostruire il quadro della pesante situazione economica dell'Azienda che si è andata delineando negli ultimi anni, con una analisi delle diverse componenti del bilancio consolidato, e in particolare dei ricavi da traffico nel settore merci e passeggeri, dei contributi per il contratto di servizio da parte dello Stato, dei costi operativi e del lavoro per l'esercizio del trasporto, dell'utilizzo del fondo di ristrutturazione aziendale.

Il secondo dovrebbe essere dedicato a ricostruire l'analisi dei costi e del progetto di Alta Velocità ferroviaria, concentrandosi in particolare sugli investimenti in corso per le tratte Torino-Milano-Napoli, che rispetto alle previsioni iniziali hanno visto crescere in modo estremamente elevato i costi di costruzione. Si tratterà di mettere a fuoco le ragioni di questi incrementi di costo, analizzando il sistema di affidamento delle opere, la qualità e l'iter procedurale dei progetti, le mitigazioni ambientali e le misure compensative che sono state adottate, tenendo anche conto delle caratteristiche morfologiche ed insediative dei territori attraversati dai tracciati.

In particolare la Commissione procederà all'audizione del Ministro dell'economia, quale

azionista dell'Azienda, del Ministro dei trasporti, in quanto competente per la vigilanza sul servizio, del Ministro delle infrastrutture, per le funzioni esercitate nel settore degli investimenti ferroviari e dei rappresentanti della Corte dei conti.

Specifiche audizioni dovranno essere estese alle Regioni, alle Province ed ai Comuni interessati dai tracciati, nonché rivolte a specifiche organizzazioni territoriali che hanno svolto un ruolo attivo e di monitoraggio sui progetti e sui cantieri. Ulteriori audizioni potranno riguardare i rappresentanti di organismi privati e di altre persone esperte sulla materia in esame.

Infine si renderà indispensabile una specifica audizione dell'Autorità Antitrust in ordine al sistema di affidamento delle opere, nonché una valutazione dei costi sostenuti per la realizzazione di tratte ferroviarie ad Alta Velocità in Italia rispetto ad analoghi interventi effettuati in altri paesi Europei (Francia, Germania, Spagna) al fine di confrontare i costi effettivamente sostenuti e le diverse forme di finanziamento pubblico o privato predisposte dai diversi paesi.

Per le attività connesse allo svolgimento dell'indagine conoscitiva si renderà indispensabile avvalersi di una specifica consulenza tecnica da affidare ad un soggetto di sicura competenza nel settore.

Obiettivo generale dell'indagine conoscitiva è giungere all'approvazione di un documento conclusivo che faccia il punto sulla situazione economica e finanziaria delle Ferrovie dello Stato, nonché ricostruire in modo motivato i costi effettivi dell'alta velocità, formulando eventuali proposte di modifica normativa.

Il senatore [MARTINAT](#) (AN) esprime apprezzamento per le finalità che si intendono perseguire con tale indagine conoscitiva. Ritiene necessario peraltro che particolare attenzione debba essere anche dedicata alla realizzazione del progetto di Alta velocità ferroviaria relative alle tratte Genova-Milano, Milano-Verona, Padova-Mestre, e a quelle più in generale del Corridoio 5. In tal modo, sarà possibile rivolgere l'attenzione prevalente del lavoro della Commissione alle prospettive della politica infrastrutturale.

Il senatore [CICOLANI](#) (FI), nel palesare il proprio favore per le finalità dell'indagine conoscitiva, ritiene che la scelta di concentrarsi sull'analisi degli investimenti in corso per la realizzazione delle sole tratte ad Alta velocità ferroviaria possa provocare pregiudiziali divisioni all'interno della Commissione. Dopo alcune considerazioni sul ruolo delle comunità locali e sulla necessità di prevedere misure per compensare i disagi derivanti dalla realizzazione dei tracciati ad Alta velocità, si sofferma sui profili relativi all'assetto organizzativo dell'azienda. Al riguardo sottolinea l'opportunità che la Commissione, in sede di indagine, valuti anche gli aspetti di *governance*, e quindi l'intera configurazione dei rapporti e dei poteri del Governo nei confronti dell'azienda Ferrovie dello Stato.

La senatrice [PALERMO](#) (RC-SE) dichiara il proprio favore per le finalità dell'indagine conoscitiva, ed in particolare per la decisione di concentrarsi sull'analisi dei costi e del progetto di realizzazione dell'Alta velocità ferroviaria. Ritiene che non sia opportuno, almeno in termini di priorità, approfondire profili ulteriori e ribadire l'esigenza di affrontare degli investimenti in corso per le tratte ad Alta velocità.

Il senatore [FUDA](#) (Misto-PDM) interviene brevemente osservando che la precisazione del senatore Cicolani in ordine all'opportunità di valutare i profili relativi all'assetto organizzativo dell'azienda e agli aspetti di *governance*, rappresenta una mera integrazione al programma dell'indagine conoscitiva e non esclude, in quanto tale, l'analisi dei costi di realizzazione del progetto di Alta

velocità.

Il senatore [Paolo BRUTTI](#) (*Ulivo*), dopo aver ricordato come il programma dell'indagine preveda due aspetti specifici, l'uno relativo alla situazione finanziaria dell'azienda Ferrovie dello Stato e l'altro ai profili concernenti la rete ad Alta velocità, si sofferma su quest'ultimo tema. Al riguardo osserva come sia opportuna una ricognizione dello stato dei progetti relativi alle tratte del Corridoio 5.

Svolge poi talune considerazioni sulla proposta di integrazione formulata dal senatore Cicolani, ritenendo condivisibile la necessità di valutare l'assetto dei rapporti tra Governo e Ferrovie. Al fine di valutare i costi sostenuti per la realizzazione di tratte ferroviarie Alta velocità in Italia rispetto ad analoghi interventi effettuati in altri Paesi europei, ritiene opportuno che la Commissione proceda all'audizione tra l'altro anche di alcuni rappresentanti degli organismi europei competenti nel settore ferroviario.

Prende nuovamente la parola il senatore CICOLANI (*FI*) per ribadire la necessità che la Commissione valuti anche i profili relativi alla configurazione dei rapporti tra Governo e Ferrovie e dei poteri spettanti all'azionista nei confronti della Società anche a tutela dell'utenza. Al riguardo precisa inoltre come sia necessaria una nuova direttiva governativa nei confronti dell'azienda ferroviaria.

Il senatore FUDA (*Misto, PDM*) interviene brevemente per sottolineare l'opportunità che la Commissione valuti più in generale gli aspetti relativi al futuro assetto del sistema ferroviario, anche in relazione all'avvio del processo di liberalizzazione, con particolare riguardo al Mezzogiorno d'Italia e al progetto di realizzazione delle tratte ad Alta Capacità Napoli-Bari e Napoli-Reggio Calabria.

La presidente DONATI, nell'esprimere apprezzamento per le osservazioni ed i rilievi formulati, propone di integrare il programma dell'indagine conoscitiva prevedendo in primo luogo che l'indagine debba mettere a fuoco sia la situazione dei progetti previsti per le tratte Milano-Verona-Trieste, Milano-Genova, Torino-Lione, Tunnel del Brennero, Napoli-Reggio Calabria nonché del progetto reiteratamente presentato di alta capacità Napoli-Bari sia lo stato delle procedure in corso, degli affidamenti e delle valutazioni ambientali. In secondo luogo ritiene opportuno che nel corso dell'indagine si valutino la valenza e l'efficienza delle procedure decisionali, di regolazione, di gestione dell'azienda Ferrovie dello Stato rispetto all'azionista di maggioranza e ai Ministeri competenti per la vigilanza sugli interventi e sul contratto di servizio nonché l'impatto dei processi di liberalizzazione in atto a livello europeo nel contesto italiano.

La proposta di indagine conoscitiva, come integrata, viene quindi accolta dalla Commissione all'unanimità.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto interministeriale recante il riparto dello stanziamento iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno 2006, relativo a contributi da erogare ad enti operanti nel settore della navigazione aerea (n. 65)

(Parere al Ministro dei trasporti, ai sensi dell'articolo 1, comma 40, della legge 28 dicembre 1995, n. 549. Esame e rinvio)

Il relatore [FUDA](#) (*Misto-PDM*) illustra il provvedimento in titolo, osservando come con lo schema di decreto in esame si proceda alla ripartizione dei fondi iscritti sul capitolo 2032 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, finalizzata all'assegnazione dei contributi ad enti operanti nel settore della navigazione aerea, il cui relativo riparto è annualmente effettuato da ciascun Ministro con proprio decreto, di concerto con il Ministro del tesoro previo parere della Commissioni parlamentare competenti alle quali vengono altresì inviati i rendiconti annuali dell'attività svolta dai suddetti enti entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di bilancio, intendendosi corrispondentemente rideterminate le relative autorizzazioni di spesa.

Dopo aver precisato che per l'anno 2006, la somma stanziata ammonta complessivamente ad euro 343.000, allo stato interamente disponibile, a favore della direzione generale per la navigazione aerea presso il Ministero dei trasporti, sottolinea che lo schema di decreto in esame propone di suddividere tale somma, tra gli enti operanti nel settore della navigazione aerea che annualmente ricevono tali tipologie di contributi, in particolare l' *Joint Aviation Authorities* (J.A.A.), l' *Institut du Transport Aerien* (I.T.A.), l'Aero Club d'Italia ed infine l'Istituto Italiano di Navigazione.

Dopo aver fatto presente che, come di consueto, allo schema di decreto sono allegati i bilanci consuntivi e i rendiconti dell'attività svolta nel corso nell'anno 2005 dagli enti cui sono indirizzati i contributi, sottolinea che rispetto l'anno 2005, lo stanziamento disponibile è diminuito di circa 28.000 euro e che una quota assai ridotta di risorse (6.800 euro circa) era stata destinata al finanziamento di enti del settore marittimo.

Conclude osservando che la ripartizione proposta con lo schema in esame è complessivamente in linea con quella adottata negli anni precedenti.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante: "Modifiche al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 luglio 2006, relativo alla ricognizione in via amministrativa delle strutture trasferite del Ministero delle infrastrutture e del Ministero dei trasporti" (n. 63)

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali, ai sensi dell'articolo 1, comma 25-ter, del decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233. Esame e rinvio)

Il relatore [FILIPPI](#) (*Ulivo*) illustra il provvedimento in titolo, osservando come esso si inquadri nell'ambito del processo di riordino ministeriale, avviato con il decreto legge suddetto. Dopo aver brevemente dato conto della ripartizione delle competenze fra i due Ministeri, così come risultante dal decreto-legge n. 181 del 2006, si sofferma sulle misure di attuazione di cui al DPCM del 5 luglio 2006. In tale provvedimento, suddiviso in otto articoli, oltre ad essere individuate con maggiore puntualità le competenze spettanti ai due Ministeri, sono dettate anche norme relative alle articolazioni amministrative dei due dicasteri. Proceede quindi ad illustrare nel dettaglio le norme del provvedimento in esame. Al riguardo precisa che le disposizioni possono essere ricondotte, sostanzialmente, a tre categorie: modifiche volte alla correzione di refusi e a garantire il coordinamento dell'atto con il quadro normativo vigente; interventi che incidono direttamente sulle competenze dei due dicasteri ed infine previsioni che intervengono sulle strutture organizzative

interne dei Ministeri, al fine di dare più compiuta e puntuale attuazione al criterio di riparto delle competenze.

Fra le disposizioni correttive e di coordinamento segnala la modifica di cui alla lettera c), punto 1 e quella di cui alla lettera d), punto 2, delle quali illustra brevemente la portata.

Tratta quindi delle modifiche che intervengono sul riparto di funzioni fra i due Ministeri, osservando che esse, da un lato, mirano ad una migliore esplicitazione dei rispettivi ambiti di competenza e, dall'altro, alla introduzione dello strumento del concerto per l'esercizio di quelle funzioni per le quali è evidente la presenza di interferenze fra i due dicasteri. Ricorda inoltre che il decreto legge n. 181, nella parte in cui modifica l'articolo 42 del Decreto legislativo n. 300 del 1999, prevede, fra l'altro, espressamente l'esercizio condiviso delle competenze in materia di sicurezza e regolazione tecnica.

Dopo aver dato conto, a titolo esemplificativo, di alcune correzioni di tale natura, si sofferma sulle previsioni volte a dare attuazione sul piano amministrativo al criterio di riparto di competenze tra i Ministeri interessati. Al riguardo osserva come tali interventi mirino alla univoca identificazione delle strutture organizzative, anche attraverso una revisione di quanto originariamente previsto dal DPCM del luglio 2006. Tratta in particolare delle previsioni di cui alle lettere d) ed e). Dopo aver illustrato la previsione di cui al punto 5 della lettera d), e quella, relativa agli aspetti della gestione delle risorse umane, di cui al punto 1), ricorda che, come precisato nella relazione, tutte le disposizioni sono prive di riflessi finanziari e che, comunque, per tali profili il provvedimento è stato assegnato per il parere alla Commissione Bilancio.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 16,50.