

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

**Giovedì 2 luglio 2009**

**alle ore 9,30**

**232<sup>a</sup> Seduta Pubblica**

---

## **ORDINE DEL GIORNO**

### **I. Seguito della discussione del disegno di legge:**

Disposizioni in materia di sicurezza pubblica (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) – Relatori VIZZINI e BERSELLI (*Relazione orale*). **(733-B)**

### **II. Interrogazioni (*testi allegati*).**

## INTERROGAZIONE SULLA LIBERALIZZAZIONE DEL MERCATO DEL GAS

(3-00154) (17 luglio 2008)

VILLARI, ZANDA, PROCACCI, FOLLINI, DE CASTRO. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

il mercato energetico è in un momento complesso e di grandi cambiamenti: il caro-petrolio colpisce duramente i costi energetici e le bollette di tutti i consumatori;

l'Autorità per l'energia elettrica e il gas è un'autorità con funzioni di regolazione e di controllo dei settori dell'energia elettrica e del gas con la finalità di garantire la promozione della concorrenza e dell'efficienza nei mercati in questione, salvaguardando quindi gli interessi dei cittadini-consumatori, nonché di assicurare adeguati livelli di qualità dei servizi;

l'Autorità, per poter svolgere appieno la propria funzione, deve essere realmente indipendente;

le Commissioni riunite V (Bilancio e tesoro) e VI (Finanze) della Camera dei deputati hanno approvato un emendamento al decreto-legge n. 112 del 2008, proposto dalla Lega Nord, che prevede l'azzeramento dei vertici dell'Autorità;

la scorsa settimana, nella sua relazione, il Presidente dell'Autorità ha rilevato l'assenza di un vero mercato energetico e aveva fortemente criticato il provvedimento denominato Robin Tax;

il Ministro dello sviluppo economico ha replicato ai rilievi sollevati dal presidente Alessandro Ortis invitandolo a rispettare il proprio ruolo;

considerato che:

la regolamentazione del mercato del gas è un argomento all'ordine del giorno anche nell'Unione europea;

la Commissione si era espressa a favore di un completo «*unbundling* proprietario»;

il Consiglio dei Ministri europei dell'energia ha raggiunto un accordo che pur esplicitando la preferenza per l'«*unbundling* proprietario» e non escludendo il ricorso a «gestori di sistema indipendenti», prevede anche la possibilità per le aziende integrate verticalmente di non vendere la proprietà della rete e di ricorrere a un «gestore di trasmissione indipendente» interno all'azienda stessa ma totalmente separato a livello contabile e societario;

il Parlamento europeo, in data 9 luglio 2008, ha approvato una risoluzione nella quale chiede di separare la proprietà delle attività di produzione dalla proprietà delle attività di distribuzione del gas o di affidare

la rete ad un gestore di trasmissione indipendente, interno all'impresa ma totalmente separato a livello contabile e societario;

l'*iter* legislativo europeo di codecisione prevede una nuova pronuncia del Consiglio dei Ministri e quindi del rappresentante del nostro Governo,

si chiede di conoscere:

la posizione definitiva che il Governo intende assumere a livello nazionale e rappresentare in sede di Consiglio dei Ministri europeo sulla liberalizzazione del mercato del gas;

le motivazioni che hanno spinto la maggioranza di Governo ad approvare un emendamento che indebolisce l'Autorità in piena emergenza energetica, operando così in senso contrario ad una reale apertura del mercato.

## **INTERROGAZIONE SULLA RETE DI DISTRIBUZIONE DI GAS METANO NELLE AUTOSTRADE ITALIANE**

(3-00766) (25 maggio 2009)

STRADIOTTO. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

vi è l'esigenza di ridurre la dipendenza dai combustibili fossili di combattere l'inquinamento atmosferico e di incentivare l'innovazione nel settore dei trasporti, della mobilità e della logistica, nonché di rispettare gli obblighi derivanti dal Protocollo di Kyoto per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>;

in Italia i gas per autotrazione, sia GPL che metano, vantano un'importante tradizione. I benefici ambientali ottenuti nel corso degli anni nell'abbattimento delle emissioni inquinanti hanno spinto sia vari Governi che le amministrazioni locali a prendere provvedimenti a loro favore;

solitamente si è incentivata la politica delle trasformazioni e/o dell'acquisto di veicoli a gas (GPL e metano) e dell'esclusione degli stessi dai piani di limitazione alla circolazione;

la presenza di distributori di gas metano, in particolare nella rete autostradale, è assolutamente inadeguata rispetto al parco auto a gas metano ed in alcuni casi inesistente, rappresentando per molti un disincentivo all'acquisto o alla trasformazione della propria auto;

considerato che la presenza dei distributori di metano sulla rete autostradale è talmente carente che nelle regioni Valle d'Aosta, Piemonte, Liguria, Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia, Marche, Umbria, Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna non esistono; nel Veneto è presente un solo distributore (Padova), in Lombardia solo due, in Toscana solo tre, nel Lazio cinque ed, infine, in Emilia Romagna sei,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative di competenza il Ministro in indirizzo intenda attivare affinché gli enti competenti provvedano ad un potenziamento della presenza di distributori di gas metano nella rete autostradale.

**INTERROGAZIONE SUI FONDI DELLA BANCA  
EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI ALLE PICCOLE  
E MEDIE IMPRESE**

(3-00544) (12 febbraio 2009)

FIORONI, SANGALLI, BUBBICO, ARMATO, GARRAFFA, GRANAIOLA, SBARBATI, TOMASELLI, BERTUZZI, DI GIOVAN PAOLO, GHEDINI, GIARETTA, ROSSI Paolo. – *Ai Ministri dello sviluppo economico e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

la Banca europea degli investimenti (BEI), tra le misure straordinarie adottate per fronteggiare gli effetti della crisi finanziaria, ha stanziato 30 miliardi di euro da destinare al sostegno delle piccole e medie imprese (PMI), di cui 12 milioni di euro nel 2009 e i restanti nei successivi due anni;

la BEI, secondo quanto annunciato, dovrebbe suddividere i fondi in maniera equilibrata tra gli Stati Membri, tenendo conto del peso di ciascun Paese in termini di PMI e del concreto bisogno di credito;

considerato che:

la BEI, secondo notizie raccolte, non trasferirà tali fondi direttamente alle PMI ma alle banche che soddisfano taluni requisiti, tra cui quello della capacità di gestire trasferimenti di almeno 100 milioni di euro, e pertanto con *rating* molto elevato;

le banche individuate sulla base dei predetti requisiti dovrebbero dimostrarsi disposte ad accettare margini di guadagno inferiori, al fine di concedere credito alle PMI ad un tasso di interesse ridotto;

rilevato che il Governo, in considerazione della crisi economica e finanziaria in atto, non ha finora adottato concrete misure a sostegno delle imprese artigiane e delle PMI, pur avendo annunciato più volte tale intenzione,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Governo abbia posto in essere o intenda adottare per accertarsi che l'Italia, tra i Paesi comunitari a più alta densità di artigianato e di PMI, possa beneficiare di una significativa *tranche* dei fondi stanziati dalla BEI necessari a fronteggiare gli effetti della crisi finanziaria nel Paese;

quali iniziative intenda adottare al fine di garantire che le suddette risorse comunitarie raggiungano esclusivamente le imprese artigiane e le PMI con maggiore necessità di accesso al credito;

quali iniziative intenda adottare per consentire anche alle banche popolari e quelle di credito cooperativo, estranee alle cause e agli effetti della crisi finanziaria in atto e con *rating* inferiori e minore capacità di gestione di trasferimenti elevati, di avere un ruolo effettivo nella ripartizione delle risorse della BEI a favore delle imprese artigiane e alle PMI.

## **INTERROGAZIONE SULLA MANUTENZIONE DI OPERE STRADALI DELLA RETE ANAS**

(3-00661) (1 aprile 2009)

BERSELLI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – L'interrogante chiede di sapere:

quale sia il grado di osservanza e di attuazione da parte dei vari Compartimenti alla viabilità dell'ANAS della circolare ministeriale n. 6736 del 19 luglio 1967 e successiva legislazione in materia, circa la formazione e la tenuta di archivi e la sorveglianza delle opere stradali ricadenti nei circa 20.000 chilometri di strade di pertinenza di ANAS S.p.A.;

quale sia lo «stato di salute» dei circa 5.000 ponti ricadenti in detta rete stradale e di conseguenza la loro maggiore vulnerabilità nei confronti di azioni di natura antropica (basti pensare al crescente volume di traffico negli ultimi 50 anni ed all'aumento dei carichi) e naturali (fisico/chimiche sui materiali e sismiche). A seguito dell'entrata in vigore dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3274 del 2003 e delle disposizioni attuative di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, Dipartimento della Protezione civile 21 ottobre 2003, tali opere sono oggi classificate di interesse strategico di competenza statale e la loro funzionalità, durante eventi sismici, assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile.

**INTERROGAZIONI SULLA RIDUZIONE DI UNA  
RILEVANTE COMMessa DA PARTE DI TRENITALIA  
E CONSEGUENTI RICADUTE NELL'INDOTTO**

(3-00506) (3 febbraio 2009)

VICECONTE, LATRONICO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

Trenitalia negli scorsi anni ha assegnato ad un consorzio di imprese, tra le quali la Ferrosud di Jesce nella provincia di Matera, una commessa per la trasformazione di 901 carrozze a scomparti in nuove «euro-city» ad ambiente unico per un investimento complessivo di circa 320 milioni di euro;

alla Ferrosud sarebbe toccata la lavorazione di quasi 200 carrozze; considerato che:

nel dicembre 2008 Trenitalia ha annunciato un ridimensionamento degli investimenti;

la decisione di Trenitalia produrrebbe immediate conseguenze sulle imprese appaltatrici e sulle maestranze;

in seguito a detto ridimensionamento la Ferrosud potrebbe non poter ottemperare agli impegni presi con i fornitori e una parte dei lavoratori potrebbe essere collocata in cassa integrazione,

gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro in indirizzo, per quanto di propria competenza, sia a conoscenza della situazione sopra descritta e, in caso affermativo, se intenda intraprendere iniziative, nei modi e con i mezzi che riterrà più opportuni, al fine di garantire il futuro produttivo e occupazionale dell'area interessata dalla crisi.

(3-00540) (11 febbraio 2009)

ANDRIA, MORANDO, ARMATO, CARLONI, CHIAROMONTE, DE LUCA, FOLLINI, INCOSTANTE, MUSI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e del lavoro, della salute e delle politiche sociali.* – Premesso che:

le industrie italiane di materiale rotabile sono da tempo al centro di una grave crisi economica determinata dalla mancanza di nuove commesse da parte delle aziende impegnate nel settore ed in particolare da parte di Trenitalia SpA;

di particolare gravità si presenta la situazione dei siti produttivi del Raggruppamento temporaneo di imprese (RTI) capeggiato dalla mandataria AnsaldoBreda SpA, soprattutto a seguito del recesso da parte di Trenitalia dal contratto di ristrutturazione e di revisione di carrozze per treni *intercity* già affidato al suddetto raggruppamento di imprese;

il raggruppamento RTI comprende aziende operanti sull'intero territorio nazionale come la AnsaldoBreda di Palermo, la Ferrosud di Matera, la Fervet di Castelfranco Veneto (Treviso), la Keller di Villacidro Cagliari e Carini (Palermo), la Magliola di Santhià (Vicenza);

altrettanto numerose sono le aziende presenti su tutto il territorio nazionale che operano nell'indotto tra cui la Decotrain di Ferrara e la Comatev di Napoli, la Saira, Far System (Gruppo TOSOS) di Verona e di Avellino, la ATI Coplas-Atecnology di Firenze e di Avellino, ATI Izzo-Fisa-Imet di Napoli e Verona, la Sacme di Milano, la ATI Siarcoltelco di Pomezia e Milano, la RGM di Genova;

Trenitalia ha previsto una drastica riduzione della commessa relativa al cosiddetto *revamping*; in particolare, le lavorazioni affidate al RTI sono passate da 901 a 450 carrozze;

la decisione assunta da Trenitalia sta determinando gravi ricadute in termini produttivi ed occupazionali per tutte le aziende appartenenti al RTI, nonché a quelle ad esso collegate; solo per il triennio 2009-2011, si prevede una riduzione di circa due milioni di ore di lavoro presso gli stabilimenti del suddetto raggruppamento di imprese;

l'impatto in termini occupazionali si estende anche alle numerose imprese dell'indotto, molte delle quali si vedranno costrette a chiudere o ad operare forti ridimensionamenti;

il ricorso al licenziamento o alla cassa integrazione sta comportando gravi conseguenze sotto il profilo sia economico che socio-occupazionale, anche in considerazione del fatto che molte delle aziende coinvolte sono concentrate in regioni del Mezzogiorno dove la crisi occupazionale ha raggiunto negli ultimi tempi livelli tali da non lasciare spazio a nessuna ipotesi di ricollocamento dei lavoratori licenziati,

si chiede di sapere:

quali siano le valutazioni dei Ministri in indirizzo, ciascuno per quanto di propria competenza, in merito alla decisione assunta da Trenitalia;

se non si ritenga opportuno intervenire presso la stessa azienda affinché possa riconsiderare la decisione di ridimensionare la commessa di *revanping* di 901 carrozze per il trasporto passeggeri già affidata al RTI capeggiato dalla mandataria AnsaldoBreda;

quali urgenti misure si intenda adottare per far fronte alle gravi ripercussioni economiche ed occupazionali che la decisione assunta da Trenitalia sta già producendo nei confronti dei lavoratori impiegati nelle aziende coinvolte;

se si ritenga opportuno, in sede di definizione delle modalità e dei criteri di erogazione delle risorse previste all'articolo 25, comma 1, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, istitutivo del fondo per gli investimenti del Gruppo delle Ferrovie dello Stato SpA, prevedere una riserva di risorse da destinare al sostegno delle aziende operanti nell'ambito della costruzione e della ristrutturazione di materiale rotabile;



nell'ambito dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 25, comma 2, del suddetto decreto-legge, pari a 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, quale percentuale si intenda riservare – ai sensi e con le procedure previste dalla predetta disposizione – «all'incremento e al miglioramento del materiale rotabile dedicato al trasporto pubblico ferroviario e all'acquisto di nuovo materiale rotabile», nonché «all'acquisto di nuovo materiale rotabile»;

se si ritenga che la decisione adottata da Trenitalia di ridimensionare la citata commessa sia compatibile con le misure di sostegno all'economia e ai redditi da lavoro che il Governo sta adottando al fine di fronteggiare la grave crisi economica congiunturale;

se, in generale, non si ritenga che la realizzazione di un sistema di mobilità pubblico e moderno, più volte enunciata dal Governo in carica, non passi necessariamente attraverso non solo il potenziamento dell'«Alta-velocità», ma anche l'adozione di politiche tese a promuovere lo sviluppo del trasporto interregionale, nell'ottica dell'efficienza e della qualità del servizio offerto ai cittadini-utenti;

infine, se non si ritenga indispensabile, in questo contesto, l'attivazione di strategie di salvaguardia ambientale idonee ad attenuare l'impatto del trasporto merci su gomma, attraverso un efficace piano di investimenti a favore del trasporto merci ferroviario.

(3-00835) (1 luglio 2009) (Già 4-01430) (22 aprile 2009)

PICHELTO FRATIN. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e del lavoro, della salute e delle politiche sociali.* – Premesso che:

Corifer è un consorzio che riunisce quattro importanti società italiane, da tempo operanti nel settore ferrotranviario, tra le quali anche una ditta piemontese, la Magliola Antonio e figli di Santhià operante nel vercellese;

Trenitalia SpA aveva commissionato al consorzio Corifer un progetto per la ristrutturazione di 901 carrozze di treni intercity;

detto progetto era stato avviato nel 2005 e sarebbe dovuto terminare nel 2012;

verso la fine del 2008, tuttavia, Trenitalia SpA ha comunicato al consorzio Corifer che la commessa precedentemente ordinata doveva essere ridotta da 901 carrozze a 450;

le linee di produzione, allo stato attive con più di 1.000 addetti impiegati, hanno revisionato più di 330 carrozze;

considerato che:

le officine Magliola contano 180 dipendenti e procurano lavoro ad un altro centinaio di operatori nell'indotto;

a causa della riduzione della commessa sono già stati messi in cassa integrazione 30 dipendenti e altrettanti vi saranno posti nei prossimi mesi;

l'azienda Magliola aveva già acquistato buona parte dei componenti per la ristrutturazione dei vagoni, materiale che rischia di rimanere inutilizzato nei magazzini e pesare, comunque, in maniera determinante sul conto economico dell'impresa,

l'interrogante chiede di sapere dai Ministri in indirizzo, ciascuno per quanto di competenza:

se siano a conoscenza della commessa fatta da Trenitalia al consorzio Corifer e della conseguente riduzione della stessa;

se e quali provvedimenti urgenti intendano porre in essere al fine di salvaguardare i livelli occupazionali del consorzio Corifer e, in particolare, scongiurare la chiusura della ditta Magliola Antonio e figli di Santhià.