

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

##### SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni in materia di diffamazione, di diffamazione con il mezzo della stampa o con altro mezzo di diffusione, di ingiuria e di condanna del querelante. Nuovo testo C. 925 Costa e abb. (Parere alla II Commissione) (*Esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazione*) ..... 106

*ALLEGATO 1 (Parere approvato dalla Commissione)* ..... 116

##### RISOLUZIONI:

7-00059 Mura: Necessità di una tempestiva rivisitazione della convenzione relativa alla disciplina degli obblighi di servizio pubblico di collegamento marittimo da e per la Sardegna, anche alla luce dei forti rialzi tariffari e delle conseguenze negative sull'economia della regione (*Seguito della discussione e approvazione di un nuovo testo n. 8-00007*) ..... 110

*ALLEGATO 2 (Nuovo testo approvato dalla Commissione)* ..... 118

##### INTERROGAZIONI:

5-00242 Bruno Bossio: Contrarietà del comune di Montalto Uffugo al progetto definitivo per la realizzazione dei lavori di ammodernamento del tratto ferroviario Metaponto-Sibari-Bivio S. Antonello ..... 113

*ALLEGATO 3 (Testo della risposta)* ..... 122

5-00256 Maestri: Raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese) e potenziamento del nodo ferroviario Parma-Verona ai fini del completamento del corridoio intermodale Tirreno-Brennero ..... 113

*ALLEGATO 4 (Testo della risposta)* ..... 124

5-00297 Da Villa: Mancata emanazione del piano regolatore portuale da parte dell'Autorità portuale di Venezia e gravi conseguenze per la laguna derivanti dalla mancata applicazione del divieto di transito delle grandi navi ..... 114

*ALLEGATO 5 (Testo della risposta)* ..... 126

5-00477 Bergamini: Necessità di un potenziamento del trasporto ferroviario locale, con particolare riguardo alle tratte al servizio della regione Toscana ..... 114

*ALLEGATO 6 (Testo della risposta)* ..... 130

5-00593 Piras: Ipotesi di soppressione del collegamento marittimo Olbia-Genova ..... 114

*ALLEGATO 7 (Testo della risposta)* ..... 132

##### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie (CULMV) Paride Batini – Porto di Genova, della Compagnia Unica Lavoratori Portuali (CULP) – Savona, della Compagnia Portuale di Civitavecchia (CPC) e della Nuova Compagnia dei Lavoratori Portuali (NCLP) di Venezia, sulla disciplina della fornitura di lavoro portuale temporaneo (articolo 17 della legge n. 84 del 1994) ..... 115

## SEDE REFERENTE:

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali. C. 730 Velo ed altri ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	115
ALLEGATO 8 ( <i>Proposte emendative presentate</i> ) .....	133
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	115
AVVERTENZA .....	115

## SEDE CONSULTIVA

*Giovedì 1° agosto 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Rocco Girlanda.*

**La seduta comincia alle 13.10.**

**Disposizioni in materia di diffamazione, di diffamazione con il mezzo della stampa o con altro mezzo di diffusione, di ingiuria e di condanna del querelante.**

**Nuovo testo C. 925 Costa e abb.**

(Parere alla II Commissione).

*(Esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazione).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Alessia ROTTA (PD), *relatore*, fa presente che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere in sede consultiva sulla proposta di legge C. 925, nel testo trasmesso dalla II Commissione giustizia, recante modifiche alla legislazione in materia di diffamazione, come risultante dall'approvazione degli emendamenti. Osserva che finalità del provvedimento è quella di individuare un nuovo punto di equilibrio in materia tra le esigenze di tutela, da un lato, della libertà di stampa e di manifestazione del pensiero e, dall'altro lato, dell'onore delle persone offese dalla notizia o dal giudizio diffamatorio. In quest'ottica, si prevede, per i responsabili del reato di diffamazione, l'abolizione della pena detentiva, come previsto anche da alcune pronunce giurisprudenziali che si sono avute in sede

europea, e l'individuazione di un tetto ai risarcimenti, ed, insieme, un potenziamento dell'istituto della rettifica. In questo quadro, sottolinea che i profili di interesse della IX Commissione trasporti concernono gli istituti della diffamazione attraverso il mezzo radiotelevisivo e, a seguito dell'approvazione degli emendamenti, l'applicazione della disciplina della diffamazione anche alle testate giornalistiche online registrate ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 47 del 1948 (legge sulla stampa). Al riguardo, ricorda, in generale, che l'articolo 1, della legge n. 62 del 2001 ha disposto che i prodotti editoriali su supporto informatico diffusi al pubblico con periodicità regolare e contraddistinti da una testata fossero sottoposti all'obbligo di registrazione, previsto dall'articolo 5 della legge n. 47/1948. Per superare le difficoltà interpretative derivanti dal fatto che l'ambito di applicazione di tale disposizione avrebbe potuto estendersi anche ai blog con periodicità regolare e testata in equivoca, il decreto legislativo n. 70 del 2003, nel recepire la direttiva 2000/31/CE in materia di servizi dell'informazione nel mercato interno, ha precisato che la registrazione della testata editoriale telematica risulta obbligatoria esclusivamente qualora la testata intenda accedere alle misure di sostegno economico (credito d'imposta, accesso al credito agevolato) previste dalla stessa legge n. 62 del 2001. Al fine dell'accesso a tali provvidenze, come previsto dall'articolo 16 del decreto-legge n. 63 del 2012 la testata *on line* deve possedere alcuni requisiti, tra i quali la presenza di un sistema di gestione di spazi pubblicitari digitali e di un sistema che consenta l'inserimento di commenti da parte del pubblico.

In via generale, anche a prescindere dai contenuti del testo in esame, rileva quindi la singolarità di un sistema che subordina l'obbligo di registrazione alla scelta volontaria di accedere o meno a misure di sostegno economico. Giudica pertanto opportuno anche in questa occasione segnalare l'esigenza che la materia dell'editoria elettronica trovi una disciplina maggiormente omogenea.

Ciò premesso, passando ad una breve illustrazione degli articoli, fa presente in particolare che i commi 01 e 1 dell'articolo 1 intervengono sull'articolo 8 della legge sulla stampa (legge n. 47 del 1948). Si prevede in particolare che: le disposizioni della legge si applichino anche alle testate giornalistiche *on-line* registrate (comma 01); rispetto alla disposizione che vincola il direttore o, comunque, il responsabile a fare inserire gratuitamente nel quotidiano o nel periodico o nell'agenzia di stampa le dichiarazioni o le rettifiche dei soggetti di cui siano state pubblicate immagini o ai quali siano stati attribuiti atti o pensieri o affermazioni da essi ritenuti lesivi della loro dignità o contrari a verità, purché le dichiarazioni o le rettifiche non abbiano contenuto suscettibile di incriminazione penale, il provvedimento prevede che tali dichiarazioni o rettifiche debbano essere pubblicate (e non fatte inserire), senza commento, e prevede tra i mezzi di pubblicazione, oltre a quotidiani, periodici o agenzie di stampa anche le testate giornalistiche *on-line* (lettere *0a*, *0b* e *0c*); riguardo alle modalità di rettifica sulle testate giornalistiche *on line*, la pubblicazione deve avvenire, come per i quotidiani, non oltre due giorni dalla ricezione della richiesta, con le stesse caratteristiche grafiche, la stessa metodologia di accesso al sito e la stessa visibilità della notizia cui si riferiscono, nonché in testa alla pagina dell'articolo contenente la notizia cui si riferiscono, senza modificarne la URL, e con caratteristiche grafiche che rendano evidente l'avvenuta modifica (lettera *a-bis*); a quest'ultimo riguardo fa presente di aver inserito nella proposta di parere un'osservazione su sollecitazione dei colleghi del gruppo Movimento 5 stelle volta ad esclu-

dere dall'ambito di applicazione del testo in esame i contenuti delle testate giornalistiche *on line* non direttamente riconducibili al controllo della redazione. Tornando all'esame del contenuto del comma 1, rileva che l'istituto della rettifica è esteso alle trasmissioni televisive o radiofoniche ai sensi dell'articolo 32-*quinquies* (erroneamente indicato nel testo come articolo 32) del testo unico dei media audiovisivi di cui al decreto legislativo n. 177 del 2005; tale norma prevede il diritto, per la persona offesa, alla trasmissione, entro quarantotto ore, di apposita rettifica, purché quest'ultima non abbia contenuto che possa dar luogo a responsabilità penali (lettera *b*); per la stampa non periodica, è introdotto, in caso di ristampa o nuova diffusione anche in versione elettronica ed, in ogni caso, sul proprio sito ufficiale, l'obbligo di pubblicazione a richiesta dell'offeso delle dichiarazioni o rettifiche della persona offesa, sul sito e nelle nuove pubblicazioni elettroniche, entro due giorni dalla richiesta e nella prima ristampa utile, con adeguato rilievo (lettera *c*); la possibilità per l'autore della richiesta di rettifica di chiedere all'autorità giudiziaria, nella figura del giudice (in modo da correggere il riferimento ormai superato al pretore), un provvedimento di urgenza nel caso di inerzia nella pubblicazione della smentita o rettifica da parte degli obbligati è estesa anche alle testate giornalistiche *on line* (*c-bis*); di questa procedura si può avvalere anche l'autore dell'offesa (lettera *d*); viene aumentata la sanzione massima in caso di mancata o incompleta ottemperanza dell'obbligo di rettifica, che passa da 25 milioni di lire (circa 13 mila euro) a 16 mila euro (lettera *d-bis*).

L'articolo 1, comma 2, prevede che, nella determinazione del danno derivante da diffamazione commessa con il mezzo della stampa, il giudice tenga conto della diffusione quantitativa e della rilevanza nazionale o locale del mezzo di comunicazione usato per compiere il reato, della gravità dell'offesa, nonché dell'effetto riparatorio della pubblicazione della rettifica. La prescrizione dell'azione civile per il ri-

sarcimento del danno alla reputazione è aumentata da uno a due anni dalla pubblicazione, misura che giudica con favore. L'articolo 1, comma 3, abroga l'articolo 12 della legge sulla stampa che prevede, in caso di diffamazione commessa col mezzo della stampa la possibile richiesta da parte del danneggiato di una ulteriore somma a titolo di riparazione. L'articolo 1, comma 4, riformula l'articolo 13 della legge sulla stampa escludendo che la diffamazione a mezzo stampa possa essere sanzionata con pena detentiva, sostituendola con la sola pena della multa da 5.000 a 10.000 euro. Al riguardo osserva che tale disposizione va nel senso indicato dalla giurisprudenza europea, essendo al misura detentiva un possibile deterrente sulla libertà di espressione. Se l'offesa consiste nell'attribuzione di un fatto determinato falso, la cui diffusione sia avvenuta con la consapevolezza della sua falsità, la pena è di una multa da 20.000 euro a 60.000 euro.

L'articolo 2 interviene sul codice penale, modificando il regime dei delitti contro l'onore. In particolare, l'articolo 2, comma 1, modifica l'articolo 57 del codice penale in materia di responsabilità colposa dei direttori e dei vicedirettori dei periodici, estendendola (oltre alla stampa periodica) anche alle testate giornalistiche *on line* e alle altre modalità di comunicazione (diffusione radiotelevisiva ed altri mezzi di diffusione) e rafforzando il nesso di causalità tra i doveri di vigilanza del direttore ed i delitti commessi. Viene resa inoltre obbligatoria per il giudice, in caso di condanna del direttore, la riduzione di un terzo della pena prevista per il delitto. Con un emendamento approvato dalla Commissione è stato stabilito che non si applichi più la pena accessoria dell'interdizione della professione di giornalista. Le funzioni di controllo possono essere delegate con atto scritto avente data certa ed accettato dal delegato, in relazione alle dimensioni organizzative e alla diffusione del quotidiano, del periodico o della testata giornalistica, radiofonica o televisiva nonché delle testate giornalistiche *on-line*, ad uno o più giornalisti professionisti idonei a svolgere le funzioni di vigilanza.

L'articolo 2, comma 2, stabilisce che il delitto di ingiuria, di cui all'articolo 594 del codice penale, è sanzionabile con la sola pena pecuniaria della multa, fino a 5.000 euro, sopprimendo la previsione della pena detentiva e prevedendo che la pena possa essere aumentata fino alla metà qualora l'offesa consista nell'attribuzione di un fatto determinato, ovvero sia commessa in presenza di più persone. L'articolo 2, comma 3, compie un analogo intervento per il reato di diffamazione di cui all'articolo 595 del codice penale, inserendo la diffamazione in via telematica, e prevedendo una multa da 3.000 a 10.000 euro, ovvero fino a 15.000 euro nel caso di attribuzione di un fatto determinato.

L'articolo 3 prevede in fine l'introduzione di un comma aggiuntivo *3-bis* nell'articolo 427 del codice penale volto a prevedere la possibilità per il giudice di infliggere una sanzione pecuniaria da 1.000 a 10.000 euro in caso di querela temeraria in favore della casse delle ammende.

L'articolo *3-bis* interviene sul comma 3 dell'articolo 200 del codice penale, relativo al segreto professionale estendendo le disposizioni ivi previste per i giornalisti professionisti, anche ai pubblicitari iscritti nell'apposito elenco dell'albo professionale. Di conseguenza, non soltanto i giornalisti professionisti, ma anche i pubblicitari possono essere obbligati a indicare i nomi delle persone dalle quali hanno avuto notizie di carattere fiduciario nell'esercizio della loro professione se le notizie sono indispensabili ai fini della prova del reato per cui si procede e la loro veridicità può essere accertata solo attraverso l'identificazione della fonte della notizia.

In generale ritengo assolutamente condivisibili le finalità del testo in esame. Considero altresì apprezzabile l'estensione della disciplina concernente il diritto di rettifica, anche per quanto riguarda i profili di responsabilità, sia alle trasmissioni radiofoniche o televisive, sia alle testate giornalistiche *on-line* registrate.

Segnala peraltro, oltre l'esigenza già evidenziata di una revisione complessiva della disciplina in materia di editoria elettronica (revisione che peraltro va al di là dei contenuti del presente testo), l'opportunità di riformulare le disposizioni riguardanti le modalità di esercizio del diritto di rettifica nel caso delle testate giornalistiche *on-line*. Il testo predisposto dalla Commissione Giustizia fa riferimento infatti a requisiti concernenti le caratteristiche grafiche, l'accesso al sito e la pagina che non sempre risulta possibile individuare nella effettiva configurazione e struttura delle testate *on-line*. Per questo ritiene opportuno proporre una diversa formulazione della lettera *a-bis*) del comma 1 dell'articolo 1, in base alla quale si preveda che le dichiarazioni e le rettifiche siano pubblicate non oltre due giorni dalla ricezione della richiesta con la stessa metodologia, visibilità e rilevanza della notizia cui si riferiscono, nonché all'inizio dell'articolo contenente la notizia cui si riferiscono, senza modificarne la URL, e in modo da rendere evidente l'avvenuta modifica.

Ritiene altresì opportuno aggiungere alla medesima lettera una disposizione che faccia riferimento ai servizi di informazione personalizzati. In particolare si potrebbe inserire una previsione del seguente tenore: « nel caso in cui la testata giornalistica *on-line* di cui al periodo precedente fornisca un servizio personalizzato, le dichiarazioni o rettifiche sono inviate agli utenti che hanno avuto accesso alla notizia cui si riferiscono.

Propone pertanto di esprimere un parere favorevole con due condizioni, che recepiscano le considerazioni svolte nel corso della relazione, e un'osservazione che è stata formulata a seguito di un approfondimento del tema con i colleghi del gruppo Movimento 5 Stelle (*vedi allegato 1*).

Mirella LIUZZI (M5S), nel ricordare di aver presentato una delle proposte di legge che è stata abbinata all'esame del testo in oggetto, esprime la propria soddisfazione per l'eliminazione della pena della deten-

zione. Ritiene per altro verso che profili problematici emergano rispetto alle disposizioni riferite alle testate giornalistiche *on-line*. Segnala che in una fase iniziale era stata impiegata l'espressione « siti di natura editoriale » che poteva dar adito ad un'eccessiva estensione dell'ambito di applicazione della normativa. Al fine di evitare che le previsioni concernenti il diritto di rettifica valessero anche per blog e altre testate prive di natura editoriale è stato adottato il riferimento alle testate giornalistiche *on-line* registrate. Ritiene peraltro opportuno ribadire, come ha fatto la collega Rotta nella propria proposta di parere, recependo una proposta proveniente dal gruppo Movimento 5 Stelle, che è necessario assicurare che restino esclusi dall'ambito di applicazione del testo in esame i contenuti delle testate giornalistiche *on-line* non direttamente riconducibili al controllo della redazione. Segnala infatti che molte testate telematiche ospitano *blog* su cui sono presenti anche migliaia di commenti, che non possono essere controllati dal direttore e dalla redazione della testata stessa. Ricorda altresì le perplessità formulate dal proprio gruppo rispetto all'inserimento di una disposizione che esclude la possibilità di commentare le dichiarazioni con cui si esercita il diritto di rettifica. In ogni caso esprime anche a nome del proprio gruppo una valutazione positiva sulla proposta di parere presentata dal relatore e, con le precisazioni sopra ricordate, sul testo in esame. Preannuncia quindi la presentazione da parte del proprio gruppo di emendamenti con cui si intenderà modificare il testo nel senso indicato, anche riprendendo le formulazioni adottate nelle condizioni e nell'osservazione contenute nel parere. Ricorda che tra le proposte avanzate dal proprio gruppo in relazione al testo in esame anche l'inserimento di specifiche disposizioni volte a disciplinare i casi di lite temeraria e di querela temeraria. Ritiene altresì opportuno evidenziare che rimane l'esigenza, segnalata nelle premesse della proposta di parere, di rivedere in un'apposita sede la disciplina complessiva delle testate giornalistiche *on-line*.

Infine esprime soddisfazione per il fatto che il testo in esame abroghi l'aggravante prevista per la diffamazione, nel caso in cui l'offesa sia stata recata a un corpo politico, amministrativo o giudiziario.

Deborah BERGAMINI (Pdl) esprime la valutazione favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere presentata dal relatore e sul testo in esame. Segnala infatti come la tutela della libertà di stampa sia stata in Italia gravemente pregiudicata da una legislazione penale superata, che ancora prevede la detenzione nel caso di diffamazione, o addirittura nel caso di negligenza nel controllo da parte del direttore di un giornale. Evidenzia infatti che i casi dei direttori Sallusti e Mulè sono all'attenzione del Consiglio d'Europa proprio a causa della previsione della pena della detenzione. Al tempo stesso condivide la finalità perseguita con il testo in esame di razionalizzare e rendere più efficaci le modalità di esercizio del diritto di rettifica. È infatti necessario provare un adeguato punto di equilibrio tra il diritto di espressione delle proprie opinioni e la dignità delle persone. Condivide le considerazioni svolte sia nella relazione e nella premessa della proposta di parere della collega Rotta, sia nell'intervento della collega Liuzzi, in merito alla esigenza di procedere in un'apposita sede alla revisione complessiva della normativa sulle testate *on-line*. Per quanto concerne invece il tema della querela temeraria, ritiene che esso debba essere oggetto di una considerazione molto attenta, dal momento che è comunque necessario permettere al semplice cittadino di poter far valere le proprie ragioni quando si ritiene diffamato. In conclusione ribadisce il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore.

Martina NARDI (SEL) preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA dichiara di condividere la proposta di parere del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni e osservazione del relatore (*vedi allegato 1*).

**La seduta termina alle 13.40.**

#### RISOLUZIONI

*Giovedì 1° agosto 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Rocco Girlanda.*

**La seduta comincia alle 13.40.**

**7-00059 Mura: Necessità di una tempestiva rivisitazione della convenzione relativa alla disciplina degli obblighi di servizio pubblico di collegamento marittimo da e per la Sardegna, anche alla luce dei forti rialzi tariffari e delle conseguenze negative sull'economia della regione.**

*(Seguito della discussione e approvazione di un nuovo testo n. 8-00007).*

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviata nella seduta del 31 luglio 2013.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA fa presente che la Convenzione repertorio n. 54/2012 stipulata tra la società C.I.N. S.p.A. e lo Stato italiano, in ottemperanza ai criteri stabiliti dalla delibera CIPE 111 del 2007, emanata ai sensi di quanto previsto dalla legge n. 296 del 2006 (Legge Finanziaria per il 2007), prevede, all'articolo 6, un meccanismo tariffario basato sul limite di una tariffa massima, fissata per ogni linea e tipologia all'Allegato A) della Convenzione stessa, ed ancorata ai livelli tariffari assentiti dalle Amministrazioni competenti in vigenza del precedente regime convenzionale di carattere regolatorio in campo tariffario. Osserva che tale meccanismo stabilisce che la tariffa massima si possa aggiornare in funzione della variazione del prezzo del combustibile come stabilito e delineato nella predetta clausola convenzionale. Rileva che l'au-

mento tariffario potrebbe essere evitato dalla pubblica amministrazione solo se venissero decise misure compensative in termini di revisione degli assetti nautici, di differente articolazione tariffaria o di rideterminazione in diminuzione degli oneri di servizio pubblico, che facciano salvo l'equilibrio economico-finanziario determinato secondo i criteri fissati dalla sopraccitata delibera CIPE 111 del 2007. Sottolinea pertanto che la società CIN, nell'ambito del sistema vigente, definisce le proprie tariffe nel limite massimo assentito in Convenzione, il quale viene aggiornato esclusivamente in funzione di eventuali aumenti dei prezzi dei combustibili accertati dalle amministrazioni statali vigilanti secondo articolati parametri tecnici fissati in Convenzione. In particolare, osserva che il comma 2 dell'articolo 6 della Convenzione prevede che « perentoriamente entro il ventesimo giorno precedente l'inizio di ciascun bimestre, la società (C.I.N. S.p.A) trasmette ai Ministeri vigilanti la rideterminazione delle tariffe massime di cui all'Allegato A, applicando i moltiplicatori...*omissis*...di seguito specificati...*omissis*... ». Fa osservare che tali procedure di comunicazione dell'aggiornamento delle tariffe massime sono state regolarmente eseguite dalla società C.I.N. S.p.A e che non si ravvisano dunque le condizioni per una revoca degli aumenti tariffari praticati da C.I.N. S.p.A., in quanto comunque intercorsi entro il limite delle tariffe massime stabilite in Convenzione. Segnala tuttavia che, sulla base delle richieste della regione Sardegna, dallo scorso mese di giugno è stato aperto un tavolo tecnico presso il gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ha prodotto, come prima misura urgente, il blocco, a far data dal 26 giugno 2013, dell'aumento tariffario relativo al comparto merci, entrato in vigore dal 1° giugno 2013. Fa presente che le linee interessate dal blocco degli aumenti sono le linee merci Civitavecchia/Cagliari, Napoli/Cagliari, Genova/Porto Torres e Livorno/Cagliari. Segnala che il lavoro di detto tavolo è proseguito anche nel mese di luglio nel tentativo di trovare soluzioni che

attraverso una modifica convenzionale portino ad un efficientamento nella gestione di CIN che si traduca in una riduzione delle tariffe operate all'utenza. In relazione alla richiesta di verifica prevista ai sensi dell'articolo 9 della Convenzione, rileva che lo stesso disposto convenzionale lega l'applicabilità della clausola di salvaguardia al confronto di alcuni dati contabili segnatamente ricavi e costi con i valori specificati nell'Allegato B della Convenzione per valutarne lo scostamento. Fa presente che tale operazione potrà essere effettuata non appena saranno resi disponibili i necessari dati contabili. In merito alla richiesta di revisione della Convenzione, segnala che allo stato attuale il sistema previsto per la sua modifica è quello stabilito dall'articolo 6, comma 19, del decreto-legge n. 95 del 2012, e relativa legge di conversione, che al secondo comma prevede l'emanazione di un decreto interministeriale (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'economia e delle finanze), sentite le regioni interessate e, per effetto della sentenza della Corte costituzionale n. 230 del 16 luglio 2013, di intesa con la regione Sardegna. Quanto infine alla possibilità di sperimentare l'utilizzo del LNG (gas naturale liquido) nel trasporto marittimo, giudica utile sottolineare che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti già dallo scorso anno ha favorito la sottoscrizione di una Convenzione tra MIT, Confitarma e Rina al fine di promuovere un progetto per l'utilizzo dell'LNG quale combustibile alternativo e che la Convenzione sta per essere sottoscritta anche con la Federlinea, l'Associazione a cui fanno capo le società dell'ex gruppo Tirrenia.

Nicola BIANCHI (M5S) dichiara di condividere la risoluzione di cui la collega Mura è prima firmataria, e chiede di sottoscriverla, unitamente agli altri deputati appartenenti al proprio gruppo che sono membri della Commissione. È evidente infatti che la questione dei collegamenti da e per la Sardegna richiede un'ampia riorganizzazione, come ha potuto constatare anche personalmente negli

incontri con i comitati delle associazioni che si battono per la continuità territoriale. Esprime forti critiche sulla convenzione attualmente vigente, che prevede l'esborso di ingenti risorse pubbliche che vengono assegnate a pioggia. Al contrario, nel valutare i finanziamenti necessari per sostenere il servizio quando esso viene effettuato in perdita, vale a dire durante la stagione invernale, bisognerebbe tener conto degli ingenti guadagni che lo stesso servizio permette di conseguire durante la stagione estiva. A suo avviso i finanziamenti dovrebbero essere determinati in rapporto al singolo biglietto e dovrebbero beneficiarne sia i residenti in Sardegna sia tutti i cittadini italiani, mediante la previsione di una tariffa unica a prezzo equo che assicuri il diritto costituzionale alla mobilità anche nei collegamenti da e per la Sardegna. Si dichiara infine d'accordo sulla proposta di promuovere la sperimentazione del gas naturale liquido.

Martina NARDI (SEL) ringrazia la collega Mura per essere riuscita, con la presentazione della risoluzione, a formulare alcuni indirizzi al Governo nei quali si riassume l'ampia attività dedicata dalla Commissione alla questione dei collegamenti marittimi da e per la Sardegna. Esprime anche in questa sede la propria forte critica a una convenzione che è stata formulata in modo generico, senza una puntuale definizione degli adempimenti a carico dell'operatore del servizio. Ritiene inoltre che anche la procedura con la quale la convenzione è stata approvata risulti gravemente carente. In particolare, a differenza di quanto previsto dalla legge, manca l'atto della giunta della regione Sardegna con cui avrebbe dovuto essere approvata la convenzione. Oltre a tutte le inadeguatezze che derivano dalla convenzione riguardo all'esercizio del servizio si pone dunque, a suo giudizio, anche un grave problema di legittimità degli atti adottati. Per le ragioni evidenziate dichiara quindi di sottoscrivere la risoluzione della collega Mura.

Deborah BERGAMINI (PdL) dichiara a nome del proprio gruppo di sottoscrivere la risoluzione in discussione.

Roberta OLIARO (SCpI) dichiara a nome del proprio gruppo di sottoscrivere la risoluzione in discussione.

Romina MURA (PD) ribadisce, come già ricordato nel corso dell'illustrazione della risoluzione, che l'Autorità garante per la concorrenza ha emanato, a luglio 2013, un ulteriore provvedimento che ha ad oggetto gli ingiustificati aumenti tariffari praticati da alcune compagnie di navigazione che porteranno all'irrogazione di una multa, ma non certo al risarcimento agli utenti delle tariffe non dovute. Sulla base di quanto affermato dal Governo, ossia di aver svolto tutte le verifiche secondo quanto prescritto dalla convenzione, invita il Governo medesimo ad effettuare la contabilità analitica tratta per tratta, che a suo giudizio rappresenta il punto di partenza più corretto per una rivisitazione efficace della disciplina della continuità territoriale marittima con la Sardegna, chiedendogli altresì di informare la Commissione sulle risultanze contabili delle singole tratte. Nel ringraziare i colleghi che hanno sottoscritto la risoluzione auspica che questa rappresenti, come sottolineato anche dal collega Bianchi, un punto di partenza per procedere alla rivisitazione della disciplina della continuità territoriale e alla rivisitazione della convenzione.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA propone di riformulare in alcune parti il dispositivo della risoluzione. In particolare, in relazione al primo impegno, propone di espungere le seguenti parole: « e a disporne, se ne ricorrano le condizioni, la revoca ». Con riferimento al secondo impegno, propone di riformularlo nei termini seguenti: « a valutare la possibilità di prevedere tariffe particolarmente favorevoli per i collegamenti marittimi da e per la Sardegna nei mesi di agosto e settembre; ». Con riferimento al terzo impegno, a sostituire le parole: « ad avviare l'istanza di verifica delle condizioni di equilibrio economico-finan-



ziario» con le seguenti: «ad avviare, non appena disponibili i necessari dati contabili, la verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario». Con riferimento al quarto impegno, propone di riformularlo nei termini seguenti: «a valutare la possibilità di prevedere anche il coinvolgimento delle competenti Commissioni parlamentari nella procedura di rivisitazione della convenzione attraverso un'attenta analisi delle tratte in regime di servizio pubblico, in modo da valutare rispetto a ciascuna delle stesse *standard* di servizio, frequenze, costi, ricavi e prospettive di sviluppo;

Romina MURA (PD) accoglie le riformulazioni proposte dal rappresentante del Governo.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che il nuovo testo della risoluzione assume il numero 8-00007 (*vedi allegato 2*). Pone quindi in votazione il nuovo testo della risoluzione.

La Commissione approva il nuovo testo della risoluzione numero 7-00059, che assume il numero 8-00007.

**La seduta termina alle 14.**

#### INTERROGAZIONI

*Giovedì 1° agosto 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Deborah BERGAMINI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Rocco Girlanda.*

**La seduta comincia alle 14.**

**5-00242 Bruno Bossio: Contrarietà del comune di Montalto Uffugo al progetto definitivo per la realizzazione dei lavori di ammodernamento del tratto ferroviario Metaponto-Sibari-Bivio S. Antonello.**

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

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), replicando, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta resa, sottolinea che le difficoltà avanzate dai comuni non erano rispetto al progetto ma rispetto all'intenzione di abbinare il sottopasso pedonale a quello automobilistico, rispetto al quale chiede al rappresentante del Governo una verifica.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA si riserva di effettuare la verifica richiesta dal presentatore e di informarlo al riguardo.

**5-00256 Maestri: Raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese) e potenziamento del nodo ferroviario Parma-Verona ai fini del completamento del corridoio intermodale Tirreno-Brennero.**

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

Patrizia MAESTRI (PD), replicando, nel prendere atto della risposta, ricorda che era stata già presentata e svolta un'interrogazione su analogo argomento nel 2012, in risposta alla quale il Governo aveva dato la propria disponibilità ad intervenire per sbloccare i fondi già impegnati dal Cipe nel 2009. Osserva che il raddoppio della tratta ferroviaria cosiddetta Pontremolese rappresenta una questione aperta sia per il territorio parmense che per l'intero Paese, in ordine al quale ritiene necessari ulteriori interventi. Ricorda che nel corso dell'esame del decreto-legge cosiddetto «del fare» il Governo ha accolto un ordine del giorno a prima firma Nardi, da lei stessa sottoscritto, con cui si impegna a proseguire gli interventi sulla Tirreno Brennero, che consentirebbero alle merci un accesso dal mare, attuando una mobilità verde di cui il Paese ha davvero bisogno.

**5-00297 Da Villa: Mancata emanazione del piano regolatore portuale da parte dell'Autorità portuale di Venezia e gravi conseguenze per la laguna derivanti dalla mancata applicazione del divieto di transito delle grandi navi.**

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

Marco DA VILLA (M5S), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per l'ampia e articolata risposta fornita, che contiene numerose utili informazioni, tuttavia si dichiara insoddisfatto per il ritardo ingiustificato e ingiustificabile con cui il Governo sta intervenendo nell'affrontare una questione che sta creando numerosi disagi ai cittadini di Venezia e all'ecosistema della laguna. Fa presente, infatti, che da molti anni comitati di cittadini si stanno battendo per evitare l'accesso delle grandi navi nella laguna e che il Governo ha preso in considerazione la questione soltanto dopo il grave incidente della Costa Concordia, senza peraltro pervenire a soluzioni efficaci. Ritiene che la questione debba essere affrontata sulla base di studi seri e accurati che tengano conto dell'analisi dei costi e dei ricavi e ricorda che lo stesso comune di Venezia, nell'approvare il PAT, il piano di assetto del territorio, si era impegnato a promuovere studi al riguardo, senza però dare seguito a quanto deciso. Ricorda che l'unico studio in proposito è quello realizzato dal professor Tattara dell'università Ca' Foscari di Venezia, che ha evidenziato che la maggior parte dei ricavi è in capo a poche società crocieristiche, che il Venice terminal passeggeri ottiene un ricavo assai esiguo, di circa 20 milioni di euro l'anno, e che i ricavi complessivi per la città di Venezia dovuti al transito delle grandi navi ammontano a circa 298 milioni di euro a fronte di 278 milioni di euro di costi stimati, costi che non includono peraltro quelli dovuti all'inquinamento sugli edifici storici in conseguenza al passaggio delle navi. Nel fare presente, al riguardo, che l'inquinamento prodotto da una nave da crociera è pari a quello prodotto da 14.000 automobili, ri-

tiene che il comune e l'Autorità portuale di Venezia debbano pervenire ad una decisione condivisa su tale questione, che potrebbe anche essere quella di vietare del tutto il passaggio delle grandi navi nella laguna veneta, al fine di evitare l'escavazione di ulteriori canali che potrebbero compromettere definitivamente l'ecosistema lagunare.

**5-00477 Bergamini: Necessità di un potenziamento del trasporto ferroviario locale, con particolare riguardo alle tratte al servizio della regione Toscana.**

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

Deborah BERGAMINI (PdL), replicando, nel ringraziare il rappresentante del Governo per l'ampia e articolata risposta, si dichiara tuttavia parzialmente soddisfatta, dal momento che a suo giudizio sulla tratta Firenze Viareggio c'è un reale e costante disinvestimento da parte di RFI, anche se la tratta movimentata un elevato numero di pendolari e di turisti. Nel giudicare inaccettabili le condizioni dei treni e della tratta ferroviaria stessa, che ritiene del tutto carenti in relazione soprattutto alla duplice natura della tratta, al servizio sia di pendolari che di turisti, preannuncia la presentazione di ulteriori atti di sindacato ispettivo volti a sbloccare gli investimenti per progetti già approvati, anche per la tutela dei pendolari che ogni giorno affrontano il tragitto che li porta al lavoro in condizioni disagiate e del tutto inadeguate.

**5-00593 Piras: Ipotesi di soppressione del collegamento marittimo Olbia-Genova.**

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Michele PIRAS (SEL), replicando, ringrazia il Governo della risposta di cui si dichiara soddisfatto. Ricorda che in un momento immediatamente successivo alla de-

nuncia fatta dal sindaco di Olbia Giovannelli in ordine alla presunta soppressione del servizio di collegamento marittimo sulla tratta Olbia-Genova, la compagnia Tirrenia ha reso pubblica, non solo sul sito ma anche sulla stampa cartacea, la sua intenzione di non procedere alla soppressione per ragioni di mera natura formale, non potendo, in virtù della convenzione, stabilire unilateralmente la soppressione del servizio su una tratta. Nel manifestare preoccupazione in ordine a quanto affermato dall'amministratore delegato di CIN Tirrenia, Ettore Morace, nel corso delle audizioni informali tenutesi presso la Commissione, riguardo alla possibilità, in sede di rinnovo della convenzione, di intervenire sul numero delle tratte per ridurre il prezzo del biglietto da e per la Sardegna, auspica che il Governo possa impegnarsi affinché sia scongiurata, anche per il futuro, la soppressione della tratta oggetto dell'interrogazione.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 14.35.**

#### AUDIZIONI INFORMALI

*Giovedì 1° agosto 2013.*

**Audizione di rappresentanti della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie (CULMV) Paride Batini – Porto di Genova, della Compagnia Unica Lavoratori Portuali (CULP) – Savona, della Compagnia Portuale di Civitavecchia (CPC) e della Nuova Compagnia dei Lavoratori Portuali (NCLP) di Venezia, sulla disciplina della fornitura di lavoro portuale temporaneo (articolo 17 della legge n. 84 del 1994).**

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.40 alle 15.40.

#### SEDE REFERENTE

*Giovedì 1° agosto 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.*

**La seduta comincia alle 15.40.**

**Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali.**

**C. 730 Velo ed altri.**

*(Seguito dell'esame e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 2 luglio 2013.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che nella seduta del 21 maggio scorso, è stato avviato l'esame del provvedimento e che, dopo aver svolto un ampio ciclo di audizioni informali, il 2 luglio scorso la Commissione ha concluso la discussione delle linee generali. Ricorda altresì che il termine per la presentazione degli emendamenti era stato fissato alla giornata di giovedì 11 luglio, alle ore 15. Avverte che sono state presentate 83 proposte emendative contenute nel fascicolo in distribuzione (*vedi allegato 8*). In considerazione dell'esigenza per il relatore e per il Governo di valutare gli emendamenti e definire il proprio parere su ciascuno di essi, rinvia l'esame del provvedimento ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.45.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.45 alle 15.50.

#### AVVERTENZA

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

#### INTERROGAZIONI

*5-00463 Velo: Gravi danni alle imprese del settore conseguenti all'impossibilità di conseguire l'autorizzazione periodica per i veicoli eccezionali, a seguito dell'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica n. 31 del 2013.*

## ALLEGATO 1

**Disposizioni in materia di diffamazione, di diffamazione con il mezzo della stampa o con altro mezzo di diffusione, di ingiuria e di condanna del querelante. Nuovo testo C. 925 Costa e abb.****PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il nuovo testo delle proposte di legge recanti « Disposizioni in materia di diffamazione, di diffamazione con il mezzo della stampa o con altro mezzo di diffusione, di ingiuria e di condanna del querelante » (C. 925 Costa e abb.),

premessi che:

il testo, nel suo complesso, risulta condivisibile in quanto persegue la finalità di definire una normativa che assicuri un migliore equilibrio tra le esigenze, da un lato, di salvaguardia della libertà di stampa e di manifestazione del pensiero e, dall'altro, di tutela dell'onore delle persone offese;

in particolare, per quanto concerne i profili di competenza della IX Commissione, risulta apprezzabile l'estensione della disciplina concernente il diritto di rettifica, anche per quanto concerne i profili di responsabilità, sia alle trasmissioni radiofoniche o televisive, sia, per effetto degli emendamenti approvati dalla II Commissione in sede referente, alle testate giornalistiche *on-line* registrate ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 47 del 1948, per le quali si definiscono apposite modalità con cui il diritto di rettifica può essere esercitato;

a prescindere dai contenuti del testo in esame, emerge peraltro l'esigenza di una ridefinizione della disciplina relativa alla registrazione delle testate giornali-

che *on line*, che attualmente risulta obbligatoria esclusivamente nel caso in cui la testata intenda accedere alle misure di sostegno economico previste dalla legge n. 62 del 2001;

occorre altresì rilevare l'opportunità di riformulare le disposizioni riguardanti le modalità di esercizio del diritto di rettifica nel caso delle testate giornalistiche *on-line*, dal momento che il testo fa riferimento a requisiti concernenti le caratteristiche grafiche, l'accesso al sito e la pagina che non sempre risulta possibile individuare nella effettiva configurazione e struttura delle testate *on-line*;

si segnala, a fini di coordinamento formale, che il riferimento all'articolo 32 del testo unico della radiotelevisione, di cui al decreto legislativo n. 177 del 2005, contenuto al capoverso della lettera *b)* del comma 1 dell'articolo 1 del testo, dovrebbe essere più opportunamente formulato come riferimento all'articolo 32-*quinquies* del testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici;

esprime

**PARERE FAVOREVOLE**

con le seguenti condizioni:

*a)* alla lettera *a-bis)* del comma 1 dell'articolo 1 sostituire le parole da: « con le stesse caratteristiche grafiche, » fino alla fine della lettera, con le seguenti: « con la stessa metodologia, visibilità e rilevanza della notizia cui si riferiscono, nonché all'inizio dell'articolo contenente la notizia

cui si riferiscono, senza modificarne la URL, e in modo da rendere evidente l'avvenuta modifica. Nel caso in cui la testata giornalistica *on-line* di cui al periodo precedente fornisca un servizio personalizzato, le dichiarazioni o rettifiche sono inviate agli utenti che hanno avuto accesso alla notizia cui si riferiscono.»;

b) alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 1, sostituire le parole: « ai sensi dell'articolo 32 del testo unico della radiotelevisione », con le seguenti: « ai sensi

dell'articolo 32-*quinquies* del testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici »;

*e con la seguente osservazione:*

valuti la Commissione di merito l'opportunità di definire l'ambito di applicazione del testo in esame, in modo da assicurare che ne restino esclusi i contenuti delle testate giornalistiche *on-line*, non direttamente riconducibili al controllo della redazione.

## ALLEGATO 2

**7-00059 Mura: Necessità di una tempestiva rivisitazione della convenzione relativa alla disciplina degli obblighi di servizio pubblico di collegamento marittimo da e per la Sardegna, anche alla luce dei forti rialzi tariffari e delle conseguenze negative sull'economia della regione.****NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,  
premessò che:

l'articolo 3 della Costituzione pone a carico della Repubblica la rimozione degli ostacoli di ordine economico e sociale che ostacolano il raggiungimento di condizioni di eguaglianza sostanziale fra i cittadini italiani, a prescindere dal luogo in cui vivono e operano;

l'articolo 16 della Costituzione riconosce a ogni cittadino il diritto alla mobilità in ogni parte del territorio nazionale così come l'articolo 18 del Trattato dell'Unione europea stabilisce per ogni cittadino europeo la libera circolazione nel territorio degli Stati membri;

l'articolo 119, comma 5 della Costituzione stabilisce che lo Stato, al fine di promuovere lo sviluppo, la coesione e la solidarietà sociale e di rimuovere gli squilibri economici e sociali, destina risorse aggiuntive ed effettua interventi speciali in favore di determinati comuni, province, città metropolitane e regioni;

l'articolo 174 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea stabilisce che per promuovere uno sviluppo armonioso dell'insieme dell'Unione, questa mira, tra l'altro, a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni e il ritardo delle regioni meno favorite, in particolare rispetto alle zone rurali, alle zone interessate da transizione industriale e alle regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici,

quali le regioni più settentrionali con bassissima densità demografica e le regioni insulari, transfrontaliere e di montagna;

l'Italia è il Paese europeo con il più alto numero (circa 6,5 milioni) di abitanti che risiedono in aree del territorio regionale separate dal mare;

dai porti transita oltre il 60 per cento delle merci importate dall'Italia in peso (il 34 per cento in valore) ed il 45 per cento delle merci esportate (il 27 per cento in valore);

il trasporto oltre che come elemento essenziale di attualizzazione del diritto costituzionale alla mobilità delle persone, si configura, pertanto, come rilevante attività di tipo economico, e costituisce per la Sardegna, un pilastro fondamentale per lo sviluppo socio-economico e per la competitività dell'intero sistema regionale;

l'ordinamento giuridico italiano ha previsto specifiche misure volte a ridurre gli effetti negativi derivanti dallo svantaggio territoriale;

fra queste, lo strumento della continuità territoriale marittima consente di assicurare il servizio di trasporto (passeggeri e merci) anche in tratte non remunerative, perché scarsamente frequentate o perché caratterizzate da frequenza stagionale, mediante il finanziamento statale degli obblighi di servizio pubblico, da considerarsi non come erogazione di denaro per lo svolgimento di un servizio pubblico, ma come « compensazione » del

disavanzo economico che l'impresa sostiene al fine di assicurare il servizio;

la conclusione di un contratto e l'imposizione di un obbligo di servizio pubblico costituiscono, pertanto, strumenti con cui lo Stato può sovvenzionare il vettore che svolge il servizio in questione, compensandolo delle perdite subite a causa dell'antieconomicità del servizio stesso;

il 18 luglio 2012 il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha stipulato con la Compagnia italiana di navigazione – CIN – soggetto aggiudicatario del ramo d'azienda Tirrenia navigazione spa, apposita Convenzione con termine il 18 luglio 2020, che disciplina obblighi e diritti derivanti dall'esercizio di servizi di collegamento marittimo (passeggeri e merci) in regime di servizio pubblico da e per la Sardegna, nonché nella tratta Napoli/Palermo, Ravenna/Catania, Termoli/Isole Tremiti;

è riconosciuto a CIN un corrispettivo di euro 72.685.642,00 per ciascuno degli 8 anni di durata della convenzione affinché sia garantito il rispetto degli obblighi di servizio pubblico, imposti in condizione di complessivo equilibrio economico-finanziario della gestione, senza cioè che da ciò possano determinarsi sovracompensazioni, in linea con quanto previsto dalla normativa comunitaria in materia di compensazione di oneri di servizio pubblico;

la detta convenzione stabilisce gli assetti cui deve uniformarsi la gestione del servizio stesso da parte della società relativamente alle tratte, alla frequenza dei collegamenti, alla qualità, al limite massimo delle tariffe da applicare agli utenti, alle modalità stesse della gestione contabile e finanziaria che devono salvaguardare l'equilibrio economico-finanziario di cui alla delibera CIPE n. 111 del 2007;

rispetto alla gestione contabile e finanziaria, è previsto che CIN adotti un sistema di contabilità analitica da cui emergano con chiarezza i centri di costo e

di ricavo relativamente a ciascuno dei collegamenti in regime di servizio pubblico. Le risultanze della contabilità analitica così definite, vengono trasmesse, entro 60 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio, ai Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze ai fini del controllo circa la correttezza dell'imputazioni relative ai servizi di collegamento in regime di continuità territoriale;

rispetto alla prevista prerogativa di aggiornamento delle tariffe da parte di CIN, è stabilita una specifica procedura che consente ai Ministeri preposti al controllo (Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze) di verificare la congruità degli stessi rispetto ai vincoli di cui alla convenzione medesima e alle motivazioni addotte per giustificare gli aggiornamenti stessi;

la convenzione (articolo 6) prevede che CIN non applichi tariffe superiori a quelle previste nell'Allegato A, aggiornabili secondo la procedura che segue, che si riporta integralmente perché fondamentale nel chiarire la fattibilità o meno di interventi risolutivi immediati, rispetto alla questione « caro traghetti »:

articolo 6, comma 2. « Perentoriamente entro il ventesimo giorno precedente l'inizio di ciascun bimestre, CIN trasmette ai Ministeri vigilanti la rideterminazione delle tariffe massime di cui all'All. A. Perentoriamente entro i 15 giorni successivi alla detta comunicazione, i Ministeri vigilanti possono richiedere a CIN la sospensione dell'applicazione dell'aggiornamento delle tariffe, individuando contestualmente misure compensative, in termini di revisione degli assetti nautici, di differente articolazione tariffaria o di rideterminazione in aumento o in diminuzione degli oneri di servizio pubblico che fanno salvo l'equilibrio economico-finanziario di cui ai criteri Direttiva CIPE. Resta inteso che non potranno comunque essere assentiti aumenti degli oneri del servizio pubblico in misura superiore alle risorse stanziare in bilancio.

In caso di mancata richiesta di sospensione o nel caso di richiesta senza l'individuazione di adeguate misure compensative, le tariffe massime sono aggiornate senza ulteriori formalità »;

ai sensi dell'articolo 8 le parti, con cadenza triennale, possono verificare le condizioni di equilibrio economico-finanziario della convenzione, ridurre il perimetro delle attività sovvenzionate, e/o rivedere gli assetti nautici e/o modificare i vincoli tariffari previsti;

ai sensi dell'articolo 9 è però prevista una clausola di salvaguardia che stabilisce che in caso di scostamenti, in eccesso o difetto, dei ricavi e dei costi (al netto di quelli per carburante) da attività superiori al 3 per cento rispetto a quelli previsti nell'Allegato B alla convenzione, le parti possono proporre istanza per la verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario e addivenire a nuovi accordi che le ripristinino ai sensi della delibera CIPE 111/2007;

affinché i ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze siano messi nella condizione di attivare la detta istanza, è prevista, per gli stessi, la possibilità di richiedere, con cadenza semestrale, i relativi dati contabili;

come detto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Lupi, nel corso dell'audizione presso la Commissione trasporti il giorno 29 maggio 2013, il costo generalizzato del trasporto misura l'accessibilità ai corrispondenti sistemi di servizio. « Rappresenta cioè una misura dell'equità o dell'inequità della dotazione di beni e servizi da cui la Politica fa discendere la necessità o meno di raggiungere gradi più elevati di coesione economica e sociale »;

in Sardegna la difficoltà di accedere al servizio di trasporto marittimo a prezzi accettabili sia per i residenti che per i turisti ha alimentato e ampliato la crisi economica e lo stallo occupazionale e produttivo. Il declino del sistema complessivamente

inteso è risultato ulteriormente accentuato proprio a partire dall'entrata in vigore della nuova convenzione;

il trasporto passeggeri come quello merci da e per la Sardegna ha visto un notevole incremento delle tariffe anche e oltre il 50 per cento con ripercussioni negative, evidenti e documentabili, sul generale diritto di accesso al servizio di trasporto marittimo da parte dei Sardi. Nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, si è realizzato nel 2012, rispetto al 2010, un calo di 2 milioni di passeggeri, quanto ai flussi turistici: la stagione turistica 2013, dopo un 2012 fallimentare, registra un decisivo calo di prenotazioni e presenze;

sull'import/export delle merci da e per la Sardegna, dal 1° dicembre 2012 si sono susseguiti ben tre aumenti, l'ultimo quello del 1° giugno;

riemergono, in tal modo, i forti dubbi che accompagnarono le modalità di determinazione dei contenuti della nuova convenzione per le tratte marittime nazionali, plasmate – quanto a tipologia di servizi e assetti nautici – sulle caratteristiche della flotta Tirrenia oggetto della cessione. L'esigenza di vendere (insieme le navi e le rotte sovvenzionate) prevalse difatti su quella di garantire il diritto costituzionale alla mobilità e *standard* di servizio accettabili, attraverso l'espletamento di una gara internazionale per affidare il servizio,

impegna il Governo:

ad attivare tutti gli strumenti per valutare in tempi rapidissimi la congruità procedurale e sostanziale degli incrementi tariffari intervenuti a partire dal 2012;

a valutare la possibilità di prevedere tariffe particolarmente favorevoli per i collegamenti marittimi da e per la Sardegna nei mesi di agosto e settembre;

ad avviare, non appena disponibili i necessari dati contabili, la verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario



ziario di cui all'articolo 9 della convenzione rispetto a ciascuna delle tratte in regime di continuità, al fine di verificare l'intervento di eventuali scostamenti e addivenire, nel caso, alla stipulazione di nuovi accordi che le ripristinino ai sensi della delibera CIPE 111/2007;

a valutare la possibilità di prevedere anche il coinvolgimento delle competenti Commissioni parlamentari nella procedura di rivisitazione della convenzione attraverso un'attenta analisi delle tratte in regime di servizio pubblico, in modo da valutare rispetto a ciascuna delle stesse *standard* di servizio, frequenze, costi, ricavi e prospettive di sviluppo;

a promuovere, attesa la forte incidenza del costo del carburante sul costo del trasporto marittimo di persone e merci, anche a fini ambientali e in linea con gli indirizzi comunitari, la sperimentazione dell'utilizzo del GNL (gas naturale liquido) nel trasporto marittimo medesimo.

(8-00007) « Mura, Meta, Francesco Sanna, Cani, Marrocu, Marco Meloni, Pes, Giovanna Sanna, Scanu, Bergamini, Bianchi, Catalano, De Lorenzis, Dell'Orco, Iannuzzi, Liuzzi, Nardi, Oliaro, Paolo Nicolò Romano ».

ALLEGATO 3

**5-00242 Bruno Bossio: Contrarietà del comune di Montalto Uffugo al progetto definitivo per la realizzazione dei lavori di ammodernamento del tratto ferroviario Metaponto-Sibari-Bivio S. Antonello.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il progetto in esame prevede la velocizzazione e il potenziamento infrastrutturale e tecnologico della tratta ferroviaria Sibari-Bivio S. Antonello. In particolare l'intervento si svilupperà lungo il tratto di linea a singolo binario tra le stazioni di Torano Lattarico e Montalto Rose, al fine di uniformare le caratteristiche ed eliminare i punti di criticità, realizzando rettifiche di tracciato che interessano complessivamente il rifacimento della sede ferroviaria (corpo stradale, armamento, opere di regimentazione idraulica, trazione elettrica, modifiche ed adeguamenti degli impianti di sicurezza, telecomunicazioni, e semplificazione armamento nelle stazioni), nonché la soppressione del passaggio a livello al chilometro 50+056 e l'eliminazione del posto di manutenzione di Acri-Bisignano-Luzzi. La soppressione del passaggio a livello comporta altresì la realizzazione di una nuova viabilità comunale sostitutiva e di un nuovo sottopasso pedonale.

Come è noto all'onorevole interrogante, in data 15 maggio 2013, in sede di Conferenza di servizi, indetta per l'approvazione del progetto definitivo relativo al lotto 4 (sub lotto A e sub lotto B) dell'intervento in esame, il comune di Montalto Uffugo ha espresso parere negativo e in particolare alla soppressione della stazione ferroviaria Montalto Uffugo-Acri-Bisignano-Luzzi che, come riportato nella delibera di consiglio comunale n. 17 del 9 maggio 2013, compromettendo il ripristino e la riattivazione del servizio passeggeri, preclude l'integrazione del territorio con il

sistema di trasporto pubblico connesso alla linea di metropolitana leggera Cosenza-Rende-UNICAL.

In relazione al parere negativo del comune di Montalto Uffugo, Rete ferroviaria italiana (RFI), in sede di Conferenza di servizi, ha fatto presente che gli interventi previsti, finalizzati alla riduzione delle criticità, alla velocizzazione ed al potenziamento della linea ferroviaria, non modificano le attuali condizioni di servizio in quanto l'impianto ferroviario di Montalto non svolge più alcun servizio viaggiatori, né precludono la possibilità di realizzare nel futuro una fermata viaggiatori in linea, qualora le società e le istituzioni preposte decidessero in tal senso.

Informo, inoltre, che a seguito della predetta seduta di Conferenza di servizi dello scorso 15 maggio 2013 è stato istituito un tavolo tecnico coordinato dal Dipartimento dei lavori pubblici programmazione e gestione delle infrastrutture e dei trasporti della regione Calabria per addivenire ad una preventiva intesa tra le parti in considerazione del parere negativo reso dal detto comune.

Da informazioni assunte da RFI, preciso che dopo varie interlocuzioni con il comune stesso ed altri enti coinvolti, il 20 giugno 2013 si è tenuta la riunione conclusiva del tavolo tecnico, nel corso della quale sono state concordate le modifiche da apportare al Progetto definitivo per tenere conto delle osservazioni avanzate dall'amministrazione locale. Tali conclusioni sono state verbalizzate e firmate

dalla stessa RFI e dal comune di Montalto, presenti anche tecnici della regione Calabria tenuti al rilascio dei pareri di competenza.

RFI ha trasmesso agli enti competenti le modifiche agli elaborati progettuali e, conseguentemente, a cura del provveditorato interregionale per la Sicilia e la Calabria, è stata convocata la seconda seduta di Conferenza di servizi per l'approvazione finale del progetto.

Pertanto, in data 30 luglio 2013, si è tenuta la seduta conclusiva di detta Conferenza per l'approvazione di detto progetto definitivo.

In tale sede le amministrazioni intervenute hanno reso i loro pareri favorevoli,

anche con prescrizioni, al progetto definitivo come modificato ed integrato con gli elaborati di variante.

In particolare il sindaco del comune di Montalto Uffugo ha consegnato la delibera di consiglio comunale di approvazione del progetto integrativo oggetto della Conferenza.

I pareri degli enti/amministrazioni che, benché ritualmente convocati non hanno partecipato alla Conferenza di servizi né hanno rappresentato a quella data esigenze istruttorie, saranno considerati favorevolmente acquisiti ai sensi dell'articolo 14-ter della legge n. 241 del 1990.

Pertanto, la Conferenza di servizi è stata considerata conclusa positivamente per quanto attiene alla localizzazione delle opere.

## ALLEGATO 4

**5-00256 Maestri: Raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese) e potenziamento del nodo ferroviario Parma-Verona ai fini del completamento del corridoio intermodale Tirreno-Brennero.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Nell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di programma 2007-2011 sono stati recepiti una serie di atti normativi che hanno determinato una riduzione di risorse sul capitolo del Bilancio MEF 7122 dedicato agli investimenti di RFI per la rete convenzionale pari a 1.788 milioni di euro, a cui si aggiunge una ulteriore riduzione di 16 milioni di euro sul capitolo del Bilancio MIT 7060 dedicato al programma della infrastrutture strategiche.

Nello specifico, tra gli investimenti in corso di realizzazione sui quali era possibile allocare il definanziamento di legge risultava compreso l'intervento di « Raddoppio della tratta Solignano-Fornovo » dell'itinerario Pontremolese, che era rappresentato nell'aggiornamento 2009 del Contratto di programma alla Tabella A03 – Sviluppo Infrastrutturale Rete Convenzionale nell'ambito della riga « 0246-MA » riferita a tutti gli investimenti finanziati sulla direttrice Pontremolese.

La sola applicazione di tale definanziamento si sarebbe concretizzata in una riduzione delle risorse per un importo che avrebbe comportato l'inevitabile sospensione dei lavori e la conseguente necessità di fronteggiare prevedibili azioni legali, oltre che spese aggiuntive per la messa in sicurezza dei cantieri.

Al fine di evitare tali problematiche, si è ampliato il perimetro di analisi degli investimenti suscettibili di riduzione delle risorse anche a quegli interventi finanziati da fonti diverse dal capitolo di bilancio MEF 7122.

Su queste nuove basi è stato possibile garantire la continuità dei lavori di rad-

doppio in corso sulla tratta Solignano-Fornovo, reintegrando tutte le risorse definanziate sul capitolo di bilancio MEF 7122, attingendo agli stanziamenti del progetto di « Raddoppio della tratta Parma-Vicofertile », non ancora avviato a realizzazione.

Devo sottolineare che tale spostamento di risorse è stato effettuato nell'ambito dello stesso itinerario Pontremolese non solo in coerenza con l'ambito territoriale di investimento e con gli obiettivi di potenziamento della direttrice ma in conformità alle previsioni del Programma delle infrastrutture strategiche e della relativa Intesa generale quadro.

Tuttavia, con l'intento di mantenere comunque a favore dell'intervento « Raddoppio della tratta Parma-Vicofertile » la parte residua del finanziamento è stata definita una prima fase di potenziamento tecnologico della stazione di Parma.

Tale prima fase per interventi tecnologici in detta stazione risulta necessaria e propedeutica al completo raddoppio della linea Pontremolese ed è caratterizzata da autonomo impatto nel governo della circolazione ferroviaria.

Attualmente, il progetto definitivo è in istruttoria presso i competenti uffici del MIT ed assicuro che sarà portato all'approvazione del CIPE non appena sarà stata verificata la sua completezza e saranno pervenuti i necessari pareri di competenza.

Per quanto attiene, poi, ai recenti studi sul nodo Parma-Verona presentati da Cepam e Ti.Bre, RFI ha evidenziato che essi fanno riferimento a un recente progetto

sviluppato da EIDOS, che è pervenuto al Gruppo ferroviario in versione non definitiva; nello studio, infatti, risultavano mancanti elementi fondamentali come il confronto dei costi degli interventi ed il dettaglio delle soluzioni tecniche su Piacenza e Mantova che, allo stato, non hanno reso possibile sviluppare una valutazione approfondita della soluzione proposta.

In ogni caso, ad una prima lettura RFI ha fatto presente che risulterebbe opinabile la scelta come tracciato del corridoio Tirreno-Brennero dell'itinerario medio padano, peraltro a semplice binario, oggi fortemente interessato dal traffico pendo-

lare ed in prospettiva anche da un potenziale traffico merci est ovest e viceversa.

Concludo segnalando che in merito al completamento del raddoppio « Parma-Vicofertile », a quanto riferisce il Gruppo Ferrovie dello Stato, il definanziamento comporta necessariamente uno slittamento della realizzazione infrastrutturale della seconda fase dell'intervento, la cui esecuzione è comunque inclusa nel vigente aggiornamento 2010/2011 del Contratto di programma 2007-2011 nella tabella Opere programmatiche, in quanto ritenuta comunque opera fondamentale per i territori interessati e per il Paese.

## ALLEGATO 5

**5-00297 Da Villa: Mancata emanazione del piano regolatore portuale da parte dell'Autorità portuale di Venezia e gravi conseguenze per la laguna derivanti dalla mancata applicazione del divieto di transito delle grandi navi.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

La questione delle « Grandi Navi » entranti nel porto di Venezia è stata prontamente affrontata dal Governo non appena la questione è stata posta in tutti i suoi aspetti all'attenzione dell'Esecutivo.

Come il Ministro Lupi ha avuto modo di riferire nel corso di una recente seduta di *question time* in Aula Camera si è ritenuto di ricercare un ampio ed esauriente dibattito con tutte le componenti interessate, che ha preso l'avvio con il tavolo tecnico aperto presso la sede del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti lo scorso 14 giugno con la partecipazione dello stesso Ministro Lupi, del Ministro Orlando nonché del Presidente della regione Veneto, del sindaco della città di Venezia, del Presidente dell'Autorità portuale e del rappresentante del magistrato alle acque.

Già nel corso del predetto incontro si è provveduto a delineare con decisione un percorso che tenesse debitamente conto della delicatezza e dell'urgenza di valutare la problematica nel rispetto dei vari interessi coinvolti, ad iniziare, naturalmente, da quelli della sicurezza della navigazione e della tutela dell'ambiente marino. Nel corso della predetta riunione è stata fissata una serie di punti tra i quali, in particolare:

eliminare il transito delle grandi navi lungo la rotta che percorre il Canale della Giudecca (al riguardo è già stata programmata una graduale eliminazione dei transiti di talune tipologie di navi);

garantire le condizioni di sicurezza lungo la sopracitata rotta che, nel frattempo, sono assicurate dall'autorità marittima grazie anche all'opera dei servizi tecnico-nautici;

calendarizzare una nuova riunione per il 25 luglio per esaminare le proposte avanzate, al fine di pervenire, entro un termine ragionevolmente breve, alla piena applicazione del decreto interministeriale Passera-Clini del 2 marzo 2012, che vieta il transito delle navi superiori alle 40.000 tonnellate di stazza nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca.

Nel corso dell'incontro del 25 luglio sono state illustrate e passate in rassegna le varie proposte pervenute al MIT per l'individuazione di percorsi alternativi al passaggio nel Canale della Giudecca-Bacino San Marco.

In tale sede si è preso atto che, al momento, solo la proposta dell'Autorità portuale di Venezia, che andrò in dettaglio a descrivere più avanti, costituisce uno studio progettuale completo ed esaustivo, che affronta in maniera compiuta i vari aspetti rilevanti della questione. Le altre proposte, poste solo di recente all'attenzione delle amministrazioni centrali, seppure sostanzialmente valide, richiedono necessariamente un'analisi più approfondita dei vari profili: sicurezza, gestione del traffico e relative interferenze con altre tipologie di traffico. Le proposte al momento sul tavolo sono così riassumibili:

1) proposta dell'Autorità portuale (alla quale anche la regione guarda con

interesse): offrire un percorso alternativo ottimale alle navi da crociera facendole entrare in laguna da Malamocco con un breve tragitto sul canale dei Petroli (per non intasarlo e per non pregiudicare il traffico commerciale già presente in quell'area) e con una deviazione sul canale Contorta, che andrà dragato per accrescere i fondali, per raggiungere infine la stazione marittima. Al riguardo andrebbero naturalmente analizzati alcuni aspetti legati ai materiali di scavo, con particolare riferimento alla composizione dei fanghi, per realizzare correttamente gli interventi di ricostruzione morfologica della laguna nell'area interessata;

2) proposta del comune: attestare le grandi navi a Porto Marghera, abbandonando la rotta che attualmente le porta alla stazione marittima. Detta ipotesi, data come immediatamente realizzabile, potrebbe presentare alcune criticità connesse alla sosta in banchina di grandi navi passeggeri in un'area interessata dal transito e dalla sosta di unità navali che trasportano merci pericolose, oltre a dover essere valutata in termini di rispetto della normativa internazionale ed europea in materia di *security* portuale;

3) proposta cosiddetta « De Piccoli »: realizzazione di un nuovo terminal crocieristico a Punta Sabbioni. Questo studio presenterebbe criticità in relazione a *safety* e *security* portuale (restringimento della bocca di porto, trasferimento dei passeggeri, con impatto sulla navigazione lagunare e sul moto ondoso);

4) due ulteriori proposte, la prima, cosiddetta « Ipotesi Vianello », conosciuta solo tramite articoli di stampa e la seconda, denominata « Ipotesi Ing. Salmini », presentata di recente ed in buona sostanza simile alla precedente, sembrano presentare caratteristiche nautiche non idonee, oltreché interferenze con l'area industriale e difficile compatibilità con la sicurezza e con gli impatti sul traffico commerciale;

5) proposta Zanetti (presentata solo in data 19 luglio) si riproporrebbe di mantenere l'accesso attuale delle grandi

navi dalla bocca di Lido, ma deviandole con lo scavo di un canale retrostante rispetto a quello della Giudecca, che permetta, quindi, alle stesse di passare attraverso un canale parallelo, anziché compiere l'attuale percorso. L'ipotesi può presentare aspetti di interesse, ma necessita di opportuni approfondimenti dal punto di vista idrodinamico ed ambientale.

In esito alle valutazioni emerse nel corso della riunione è stato deciso un percorso ancora più puntuale e certo per addivenire all'applicazione del decreto Passera-Clini in tempi ragionevolmente brevi. In tal senso il tavolo ha deciso di demandare al magistrato alle acque e all'autorità marittima il compito di effettuare una disamina tecnica più approfondita delle varie proposte relative a percorsi alternativi al transito in laguna di dette unità, disamina da completare improrogabilmente entro la metà del prossimo mese di settembre.

Ad ottobre sarà poi convocato il cosiddetto « Comitato », in modo da coinvolgere tutta la realtà territoriale di Venezia e poter pervenire entro la fine di tale mese alle determinazioni definitive del Governo sulla soluzione che consentirà di estromettere le grandi navi da crociera dal bacino di San Marco, alla luce degli anzidetti approfondimenti tecnici.

Da ultimo, con riferimento a quanto richiesto in particolare dall'Interrogante circa l'adozione di un nuovo Piano regolatore portuale (PRP), nel premettere che trattasi di materia la cui competenza è attribuita per legge all'Autorità portuale d'intesa con il comune, mi accingo ad esporre quanto comunicato dall'Autorità portuale di Venezia (per brevità APV) in merito alla pianificazione urbanistica.

Riguardo alla Sezione di Marghera, il piano regolatore del porto e della zona industriale di Marghera (I<sup>a</sup>, II<sup>a</sup>, III<sup>a</sup> zona) è stato approvato dall'allora Ministero dei lavori pubblici con voto n. 603 del 15 maggio 1965.

Il piano suddivide Marghera in due zone: la Prima Zona, a carattere industriale-commerciale, situata a nord, corri-

sponde al complesso degli insediamenti di primo impianto, al porto commerciale e agli insediamenti della cantieristica e della logistica, che configurano il complesso delle attività produttive più vitali della zona di Porto Marghera. Mentre la Seconda Zona, a carattere industriale, ospita gli insediamenti prevalentemente legati alla chimica di base e all'industria più in generale. La Seconda Zona comprende tutto il petrolchimico e l'area sottostante il Canale Industriale Sud.

L'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 di riordino della legislazione in materia portuale prevede le modalità di redazione dei PRP, senza fissare scadenze temporali per la loro redazione, mentre l'articolo 27, comma 3, prevede che i PRP vigenti conservino la loro efficacia fino al loro aggiornamento (per il quale non sono date scadenze temporali). In tal senso l'Autorità portuale di Venezia si è mossa dando seguito a quanto previsto dal PRP vigente, ad esempio in termini di profondità dei canali portuali o conservando la destinazione portuale-industriale di Porto Marghera.

Fino ad oggi l'Autorità portuale di Venezia ha sempre operato altresì d'intesa con le amministrazioni locali per l'aggiornamento, la redazione e la relativa approvazione dei piani urbanistici comunali, provinciali e regionali.

Riguardo alla Sezione di Marittima (centro storico), il piano regolatore portuale di Venezia vigente per le aree del centro storico è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il 15 maggio 1908, n. 603, ai sensi della legge n. 542 del 1907.

Nel 1998 è stata sottoscritta una prima Intesa preventiva, che ha fissato un quadro generale di riferimento per le aree portuali di Venezia, integrando le norme tecniche di attuazione (NTA) della Variante al PRG per la Città Antica. A tale Intesa ha fatto seguito la definizione di un Piano guida per la «Valutazione degli aspetti trasportistici e urbanistici di un nuovo sistema di accessibilità al Centro Storico di Venezia per la riorganizzazione

delle zone del Tronchetto, Marittima e Piazzale Roma», e l'Intesa per il Piano particolareggiato di San Basilio.

Il Piano guida sull'accessibilità è servito a verificare le condizioni per la riorganizzazione funzionale delle zone marginali al centro storico, quali Tronchetto, Piazzale Roma e Marittima. Grazie a questa intesa è stato possibile realizzare il Sistema di collegamento rapido Tronchetto-Marittima-Piazzale Roma (*People Mover*), che con la sua messa in esercizio ha migliorato l'accessibilità all'intera area di Marittima (dei passeggeri, degli addetti, e degli utilizzatori in genere). La funicolare terrestre è entrata in esercizio nell'aprile del 2010. Per la parte stradale è stata prevista una riconfigurazione della rotatoria della Marittima per migliorare l'accessibilità alla stazione crociere, al costruendo garage multi piano, al Tronchetto e al mercato ittico, e per mettere in sicurezza una viabilità fortemente promiscua e critica sotto il profilo della sicurezza stradale e pedonale. Al 31 dicembre 2012 tutti i lavori riguardanti la rotatoria risultano terminati.

In questi anni, il comune di Venezia ha inoltre predisposto, in stretto rapporto con l'Autorità portuale di Venezia, alcuni piani attuativi che interessano direttamente aree comprese nell'ambito portuale:

nelle aree del centro storico è stato approvato con delibera C.C. n. 98 del 28 luglio 2000, il Piano particolareggiato per l'area di San Basilio;

è stata avviata sul finire del 2004 la procedura per la definizione del Piano particolareggiato dell'area di Marittima, approvato con decreto del Presidente della giunta regionale n. 290 del 21 ottobre 2008, che comprende l'intervento nell'area definita come «ex deposito locomotive» retrostante la stazione crociere e il sistema degli accessi al porto passeggeri, e ha portato in prima fase alla definizione del progetto preliminare relativo ad un parcheggio a servizio delle aree di portuali di Marittima, e, in parte, dei residenti in centro storico. Oltre al tracciato del *People Mover*, l'area ospiterà il parcheggio citato



ed altre attività funzionali al traffico crocieristico, ma utilizzabili anche dai residenti in Centro storico. Il piano prevede, oltre alla realizzazione del parcheggio a servizio dei residenti e dei crocieristi, spazi dove troveranno posto gli enti istituzionali al servizio delle attività portuali, volumi per uffici, ed altre funzioni. La Variante è stata pubblicata il 4 novembre 2008 nel BUR n. 91;

è in questi giorni infatti che l'Autorità portuale di Venezia anche con l'intesa del comune e in attuazione del citato Piano particolareggiato, pubblicherà la gara per l'affidamento dei lavori del garage multipiano e opere connesse in area Marittima al servizio delle attività portuali-crocieristiche.

In sostanza, sino ad oggi il comune di Venezia, ha riconosciuto la destinazione portuale, nonché la finzione crocieristica, per le aree portuali di Venezia (sezione di Marittima).

Solo di recente, con l'approvazione del nuovo Piano di assetto del Territorio del comune di Venezia, come stabilito dall'articolo 28 della legge regionale n. 11 del 2004, detto comune ha ritenuto di non sottoscrivere la specifica intesa con l'Autorità portuale di Venezia, nonostante le numerose richieste formali da parte di quest'ultima di tener conto delle proprie

osservazioni. L'Autorità portuale, a sua volta, ha ritenuto di formulare ricorso avverso l'adozione del predetto Piano di assetto del territorio.

Detta Autorità tiene inoltre a specificare che, per quanto riguarda la sezione di Marittima, il PRP vigente non necessita di alcuna variante, visto che a le funzioni portuali previste nel piano sono perfettamente coerenti con le funzioni attualmente svolte nell'area, che rimane demanio portuale.

In sostanza, come riferisce l'Autorità portuale, non si rilevano, al momento, ragioni evidenti per intervenire radicalmente sull'assetto della pianificazione portuale ed eventuali modifiche si potrebbero rendere necessarie solo se si dovesse addivenire, in maniera concorde sul territorio, ad un ripensamento complessivo del rapporto tra il porto e la città, in relazione alle varie funzioni e alla dislocazione delle infrastrutture dello scalo marittimo cittadino. È chiaro, per esempio, che, una volta che l'espansione e la dislocazione verso il largo delle funzioni portuali sarà pervenuta ad uno stadio più avanzato, in particolare con la prevista realizzazione della piattaforma d'altura, tale esigenza diventerà significativamente più concreta e occorrerà probabilmente, con la partecipazione di tutte le istituzioni interessate, rivedere complessivamente la situazione.

## ALLEGATO 6

**5-00477 Bergamini: Necessità di un potenziamento del trasporto ferroviario locale, con particolare riguardo alle tratte al servizio della regione Toscana.****TESTO DELLA RISPOSTA**

L'interrogante pone all'attenzione del Governo le problematiche connesse al trasporto pubblico locale della regione Toscana.

Per quanto concerne i profili riguardanti il servizio di trasporto ferroviario regionale devo premettere che, come è noto, la programmazione e gestione dei servizi regionali è di competenza delle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da Contratti di servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle stesse Regioni, nonché i relativi *standard* qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

Per ciò che riguarda gli specifici rilievi posti dall'interrogante in ordine al servizio ferroviario regionale in Toscana, devo altresì precisare che nell'ambito delle competenze delle Regioni rientra anche la determinazione delle tariffe applicabili ai servizi del territorio, per cui gli aumenti tariffari segnalati sono stati deliberati dalla regione Toscana al fine di consentire, attraverso l'incremento dei ricavi da traffico, una corrispondente riduzione dei corrispettivi a carico della Regione.

In merito alle risorse, devo ricordare che l'articolo 1, comma 301, della legge n. 228 del 2012, nel sostituire l'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, ha previsto, a decorrere dal 2013, l'istituzione del Fondo nazionale per il concorso fi-

nanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario.

La norma in argomento ha lo scopo di incentivare le Regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi ed uniformi a livello nazionale, di efficientamento e razionalizzazione, criteri questi definiti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 2013, emanato ai sensi del comma 3 del citato articolo 16-*bis*, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* dello scorso 26 giugno.

Entro quattro mesi dalla data di emanazione di tale decreto le Regioni procedono alla corretta riprogrammazione dei servizi di TPL e ferroviari regionali, mentre, entro 180 giorni dalla predetta data, rendono operativa la riprogrammazione in parola.

Il MIT, dal canto suo, avrà cura di verificare gli effetti prodotti dalla corretta programmazione, avvalendosi anche dell'Osservatorio sulle politiche del TPL di cui alla legge n. 244 del 2007, attivato solo nel 2011 a causa della carenza di risorse necessarie per il suo funzionamento.

La corretta riprogrammazione risolverà, sia pure parzialmente, la lamentata carenza di risorse di parte corrente, eliminando, o quanto meno riducendo, le « sacche » di inefficienza, mediante un più ottimale utilizzo delle risorse finanziarie disponibili.

Inoltre, la riprogrammazione in argomento consentirà finalmente di procedere in modo corretto alla liberalizzazione del settore, mediante procedure ad evidenza pubblica, evitando l'affidamento di servizi storici ormai non più coerenti con la domanda di trasporto.

Nelle more dell'attuazione delle procedure descritte è stato comunque previsto il riparto alle Regioni dell'acconto pari al 60 per cento del predetto Fondo di cui al comma 6 del citato articolo 16-bis del decreto-legge n. 95 del 2012.

Venendo poi ad alcuni specifici rilievi posti dall'Interrogante circa la qualità dei servizi ferroviari, sulla base delle informazioni fornite dal Gruppo ferrovie dello Stato italiane, risulta che il livello di puntualità sulla linea Viareggio-Lucca-Pistoia rilevato nel primo semestre del corrente anno è pari, mediamente, all'88 per cento dei treni giunti a destinazione entro 5 minuti dall'orario di arrivo previsto ed è in sensibile crescita rispetto al dato del 2012.

L'interrogante fa inoltre riferimento alla previsione di una chiusura di 7 stazioni; trattasi di una delibera della Giunta regionale della Toscana che per velocizzare il servizio aveva previsto la soppressione di sette fermate sulla linea Viareggio-Lucca-Pistoia. Mi preme evidenziare al riguardo che detta delibera risulta al momento sospesa.

Per quanto concerne poi la manutenzione, il Gruppo Ferrovie dello Stato ha precisato che il materiale rotabile impiegato da Trenitalia nei servizi di trasporto della Toscana, come in ogni altra parte d'Italia, viene regolarmente sottoposto ad operazioni di manutenzione programmata secondo piani manutentivi che ciclicamente si ripetono, in base alla percorrenza chilometrica e/o alla scadenza temporale prevista, con varie fasi di controlli, verifiche e interventi effettuati a livelli differenti, che ne determinano il ciclo di utilizzo.

In merito poi all'esigenza, segnalata dall'interrogante, di sostituzione del materiale rotabile, va sottolineato che il Contratto di servizio in essere con la regione Toscana prevede un investimento di 150 milioni di euro da parte di Trenitalia che, unitamente alla quota di 5 milioni/anno della Regione, garantisce l'acquisto di 150 nuove carrozze a doppio piano, pari a 30 convogli; attualmente, ogni giorno, 26 treni sulla direttrice Lucca-Firenze sono effettuati con convogli « Vivalto » a doppio

piano: a regime (dicembre 2014), tutti i servizi tra Lucca e Firenze saranno effettuati con nuove vetture a doppio piano.

Passando agli aspetti infrastrutturali il Gruppo Ferrovie dello Stato italiane ha fatto presente che nell'ambito del progetto di velocizzazione dei servizi ferroviari regionali è stata studiata la rivisitazione dell'offerta sulla relazione Viareggio-Firenze SMN (via Lucca) secondo due possibili soluzioni: mantenendo costante l'infrastruttura e procedendo con soli interventi di carattere organizzativo, ovvero attuando una prima fase di interventi di potenziamento con velocizzazione e raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini.

Senza soffermarmi sui dettagli della prima soluzione, faccio presente che il relativo progetto è stato discusso con la regione Toscana nel corso del 2012, ma non ha trovato condivisione con le Amministrazioni comunali.

La seconda soluzione prevede la velocizzazione ed il raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini di 13 chilometri. La velocità massima potrà essere aumentata a 155 chilometri orari ottenendo, in tal modo, i benefici della velocizzazione sulle relazioni Firenze-Pistoia-Lucca-Viareggio.

In tale scenario l'aumento della capacità della linea potrà, inoltre, essere sfruttato per incrementare l'offerta commerciale.

Il progetto in esame è inserito allo stato attuale nel Contratto di Programma – Parte Investimenti 2012-2016, tra il MIT e RFI, nella sezione opere programmatiche, nella quale sono esposti i relativi fabbisogni finanziari.

Infine, con riferimento al Contratto di programma 2012-2014 – parte Servizi, tra il MIT e RFI – attualmente all'esame delle competenti commissioni parlamentari – il quale rende disponibili le risorse per le attività manutentive della rete ferroviaria, informo che a valere sui finanziamenti della prima annualità del Contratto sono previste opere ed interventi pari a circa 200 milioni di euro per l'infrastruttura ferroviaria del territorio toscano, finalizzati alla realizzazione della manutenzione ordinaria e straordinaria.

## ALLEGATO 7

**5-00593 Piras: Ipotesi di soppressione del collegamento marittimo Olbia-Genova.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Convegno preliminarmente con gli onorevoli interroganti circa l'importanza del collegamento navale Olbia-Genova, non solo per la movimentazione delle persone da e per la Sardegna, ma anche per gli scambi commerciali che favoriscono il tessuto economico sardo.

A riprova di ciò, informo che dallo scorso mese di giugno è stato aperto un tavolo tecnico presso il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti tra i vertici politici e tecnici dello stesso MIT nonché le rappresentanze politiche e degli operatori economici locali, per rinvenire possibili misure tese ad equilibrare le esigenze della comunità isolana con le esigenze gestionali della società esercente i servizi di collegamento con la Sardegna.

Il primo rilevante risultato di detto tavolo è stato il blocco, a far data dal 26 giugno 2013, dell'aumento tariffario, relativo al comparto merci, entrato in vigore dal 1° giugno 2013.

Le linee interessate dal blocco degli aumenti sono le linee merci Civitavecchia/

Cagliari, Napoli/Cagliari, Genova/Porto Torres e Livorno/Cagliari.

Il lavoro di detto tavolo è poi proseguito anche nello scorso mese di luglio, nell'ottica di reperire soluzioni le quali, attraverso una modifica della convenzione vigente, portino ad un efficientamento nella gestione della Compagnia italiana di navigazione (C.I.N. S.p.A.) che garantisca un servizio idoneo ma non esageratamente oneroso per le collettività interessate.

Ciò premesso, circa i timori manifestati dagli onorevoli interroganti, devo assicurare che attualmente non risultano ipotesi di un'esclusione della linea Genova-Olbia dal perimetro convenzionale.

Al contrario, tengo ad aggiungere, che l'azione del Governo è protesa, con lo sforzo ed il contributo di tutte le istituzioni interessate, a individuare misure idonee che possano portare al superamento dei punti di criticità rilevati, sia da parte della regione Sardegna sia da parte della società che esercisce i collegamenti con l'isola; in tale ottica proseguiranno le interlocuzioni avviate.

## ALLEGATO 8

**Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali. C. 730 Velo ed altri.****PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE**

## ART. 1.

*Al comma 1, sostituire le parole: e piattaforme logistiche territoriali con le seguenti: , piattaforme logistiche territoriali e infrastrutture intermodali.*

**1. 1. Vecchio.**

*Al comma 2, sostituire la lettera d) con la seguente:*

*d) superare i limiti del trasporto ferroviario tradizionale e intermodale terrestre e marittimo, promuovendo le effettive potenzialità competitive sui traffici di media-lunga distanza e la disponibilità di una rete dorsale che sia in grado di interconnettersi con le reti locali del trasporto e della logistica.*

**1. 2. Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.**

*Al comma 2, dopo la lettera d), aggiungere la seguente:*

*d-bis) perseguire la sostenibilità economica, sociale ed ambientale delle attività di trasporto merci e di logistica.*

**1. 3. Vecchio.**

*Al comma 2, dopo la lettera d), aggiungere la seguente:*

*d-bis) fornire gli strumenti necessari per l'utilizzo di un unico standard di comunicazione delle informazioni, riguar-*

*danti il trasporto delle merci e le merci stesse nonché ogni informazione rilevante.*

**1. 4. Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.**

*Al comma 4, lettera a), dopo le parole: presenti su un territorio interregionale aggiungere le seguenti: ovvero, nel caso delle Regioni insulari, sul territorio regionale.*

**\* 1. 5. Quaranta, Nardi.**

*Al comma 4, lettera a) dopo le parole: presenti su un territorio interregionale aggiungere le seguenti: ovvero, nel caso delle regioni insulari, sul territorio regionale.*

**\* 1. 6. Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.**

*Al comma 4, sostituire la lettera b) con la seguente:*

*b) per «interporto», un complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione;.*

**1. 7. Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.**

*Al comma 4, sostituire la lettera d) con la seguente:*

*d) per standard « Open Data », l'insieme delle definizioni di cui all'articolo 68, comma 3 del decreto legislativo n. 82 del 2005 recante Codice dell'amministrazione digitale;*

**1. 8.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 4, lettera d), sostituire le parole: Comitato Nazionale per l'intermodalità e la logistica con le seguenti: Comitato Nazionale per il trasporto merci e la logistica.*

*Conseguentemente, agli articoli 2, 4 e 6, ove ricorrono, sostituire le parole: Comitato Nazionale per l'intermodalità e la logistica con le seguenti: Comitato Nazionale per il trasporto merci e la logistica.*

**1. 9.** Vecchio.

*Al comma 4, lettera d), sostituire le parole: Comitato Nazionale per l'intermodalità e la logistica con le seguenti: Comitato Nazionale del Cargo Ferroviario.*

*Conseguentemente, agli articoli 2, 4 e 6, ove ricorrono, sostituire le parole: Comitato Nazionale per l'intermodalità e la logistica con le seguenti: Comitato Nazionale del Cargo Ferroviario.*

**1. 10.** Oliaro.

*Al comma 4, dopo la lettera d) aggiungere la seguente:*

*d-bis) per « no-profit utility » un modello organizzativo di diritto privato per la gestione dei servizi che non prevede una distribuzione totale degli utili prodotti ai diversi soci, ma il loro impiego quasi esclusivo nel miglioramento del servizio medesimo.*

**1. 11.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

ART. 2.

*Al comma 1, sostituire le parole: del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica con le seguenti: della Conferenza Unificata.*

**2. 1.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 1, lettera a) aggiungere, in fine, le seguenti parole: entro e non oltre un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.*

**2. 2.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 1, lettera b) aggiungere, in fine, le seguenti parole: entro e non oltre un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.*

**2. 3.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:*

*b-bis) alla ricognizione degli interporti in corso di realizzazione entro e non oltre un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.*

**2. 4.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:*

*b-bis) alla ricognizione degli interporti in corso di realizzazione.*

**2. 5.** Quaranta, Nardi.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:*

*b-bis) alla ricognizione delle piattaforme logistiche territoriali, ai fini della*

specificazione di piano di cui ai comma 2 e seguenti, sulla base dei requisiti di cui al successivo articolo 3.

**2. 6.** Vecchio.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:*

*b-bis)* alla revisione dell'attuale piano generale dei trasporti entro e non oltre un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

**2. 7.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:*

*b-bis)* alla armonizzazione e alla rielaborazione organica ed omogenea dei seguenti piani: Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, Piano Nazionale della Logistica, Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale, 11° Allegato Infrastrutture relative al Programma delle infrastrutture strategiche – allegato al DEF 2013, Contratto di programma Ministero-RFI, Piani Regolatori Portuali ed infine il Piano generale per l'intermodalità di cui al comma 2 del presente articolo.

**2. 8.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 2, sopprimere le parole:* Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica all'uopo integrata con la partecipazione di rappresentanti degli interporti nonché delle imprese e degli operatori ferroviari o intermodali operanti sul territorio nazionale.

**2. 9.** Quaranta, Nardi.

*Al comma 2, sostituire le parole:* della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, all'uopo integrata con la partecipazione dei rappresentanti degli interporti nonché delle imprese e degli opera-

tori ferroviari o intermodali operanti sul territorio nazionale *con le seguenti:* della Direzione Generale per il trasporto e per l'intermodalità.

**2. 10.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Ai commi 2, 3 e 6 sostituire le parole:* Piano generale per l'intermodalità *con le seguenti:* Piano generale per lo sviluppo del trasporto merci e della logistica, in relazione alla pianificazione nazionale disponibile a partire dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica; Piani attuativi di settore, articolati in: Piano dell'autotrasporto, Piano del cargo ferroviario, Piano del trasporto marittimo; Piano del trasporto intermodale; Piano attuativo territoriale delle piattaforme logistiche territoriali.

*Conseguentemente, al comma 6 del medesimo articolo e al comma 1 dell'articolo 8 sostituire le parole:* Piano generale per l'intermodalità approvato *con le seguenti:* Piani generali di cui al comma 2 approvati.

**2. 11.** Vecchio.

*Ai commi 2, 3 e 6 sostituire le parole:* Piano generale per l'intermodalità *con le seguenti:* Piano generale per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci.

*Conseguentemente, all'articolo 8, comma 1, sostituire le parole:* Piano generale per l'intermodalità *con le seguenti:* Piano generale per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci.

**2. 12.** Oliaro.

*Al comma 4, dopo le parole:* espressione del parere *inserire la seguente:* vincolante.

*Conseguentemente, sopprimere l'ultimo periodo del medesimo comma.*

**2. 13.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 6, sostituire le parole:* previo parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica *con le seguenti:* previa intesa in sede di Conferenza Unificata.

**\* 2. 14.** Bergamini.

*Al comma 6, sostituire le parole:* previo parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica *con le seguenti:* previa intesa in sede di Conferenza Unificata.

**\* 2. 15.** Caparini, Marguerettaz.

*Al comma 6, sostituire le parole:* previo parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica *con le seguenti:* previa intesa in sede di Conferenza Unificata.

**\* 2. 16.** Garofalo,

*Al comma 6, sostituire le parole:* del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica *con le seguenti:* della Conferenza Unificata.

**2. 17.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 6, dopo le parole:* e la logistica *inserire le seguenti:* e previa intesa in sede di Conferenza unificata.

**2. 18.** Gandolfi.

*Al comma 6, dopo le parole:* parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica *aggiungere le seguenti:* e l'intesa delle Regioni direttamente interessate.

**2. 19.** Quaranta, Nardi.

*Al comma 7, sostituire le parole:* finalizzate alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche ter-

ritoriali *con le seguenti:* finalizzate all'incremento della sostenibilità economica, sociale ed ambientale del trasporto delle merci e della logistica, utilizzando a tal fine gli interporti, le infrastrutture intermodali e le piattaforme logistiche.

**2. 20.** Vecchio.

*Al comma 7, sostituire le parole:* finalizzate alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali *con le seguenti:* finalizzate allo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci.

**2. 21.** Oliaro.

*Al comma 7, aggiungere, in fine, le seguenti parole* nonché delle relative misure compensative per i Comuni su cui insistono le stesse.

**\* 2. 22.** Garofalo.

*Al comma 7, aggiungere, in fine, le seguenti parole* nonché delle relative misure compensative per i Comuni su cui insistono le stesse.

**\* 2. 23.** Caparini, Marguerettaz.

*Al comma 7, aggiungere, in fine, le seguenti parole* nonché delle relative misure compensative per i Comuni su cui insistono le stesse.

**\* 2. 24.** Bergamini.

### ART. 3.

*Al comma 1, lettera d), aggiungere, in fine, le seguenti parole:* ovvero con un altro interporto.

**3. 1.** Quaranta, Nardi.



*Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:*

*e-bis)* dimostrazione del potenziale traffico ferroviario aggiuntivo, tradizionale e combinato, che il nuovo interporto è in grado di creare in modo da garantire l'equilibrio economico della struttura.

**3. 2.** Oliaro, Vecchio.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:*

*e-bis)* dimostrazione del potenziale traffico ferroviario aggiuntivo, tradizionale e combinato, che il nuovo interporto sarà in grado di creare in modo da garantire l'equilibrio economico della struttura.

**3. 3.** Garofalo.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:*

*e-bis)* adeguata rete di cavidotti per reti di comunicazione di cui all'articolo 40 della legge n. 166 del 2002.

**3. 4.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:*

*e-bis)* pubblicazione di un piano tariffario, al fine di garantire la trasparenza del servizio.

**3. 5.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 2, lettera a), sostituire le parole:* europei, in grado di operare con un numero non inferiore a dieci coppie di treni per settimana *con le seguenti:* europei (almeno 750 metri), in grado di operare con un numero non inferiore a venti coppie di treni per settimana.

**3. 7.** Vecchio.

*Al comma 2, lettera a) sostituire le parole:* dieci coppie di treni per settimana *con le seguenti:* otto coppie di treni al giorno.

**3. 8.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 2, lettera a), sostituire le parole:* dieci coppie di treni per settimana *con le seguenti:* sei coppie di treni al giorno.

**\*3. 6.** Garofalo.

*Al comma 2, lettera a), sostituire le parole:* dieci coppie di treni per settimana *con le seguenti:* sei coppie di treni al giorno.

**\*3. 9.** Oliaro.

*Al comma 2, lettera a) aggiungere, in fine, il seguente periodo:* Tale ultima previsione non si applica agli interporti esistenti e in corso di realizzazione, di cui al successivo comma 3.

**3. 10.** Quaranta, Nardi.

*Al comma 2, lettera h), aggiungere, in fine, le seguenti parole:* , attraverso l'utilizzo di dati di tipo aperto ai sensi dell'articolo 68, comma 3, del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

**3. 11.** Coppola, Bonaccorsi, Rotta, Bruno Bossio, Catalano, Culotta, Crivellari.

*Al comma 3, sostituire le parole:* entro il quinto anno *con le seguenti:* entro il terzo anno.

**\*3. 12.** Garofalo.

*Al comma 3, sostituire le parole:* entro il quinto anno *con le seguenti:* entro il terzo anno.

**\*3. 13.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

Al comma 3, sostituire le parole: entro il quinto anno con le seguenti: entro il terzo anno.

\* 3. 14. Oliaro, Vecchio.

Al comma 4, dopo la parola: criteri inserire le seguenti: di trasparenza,.

3. 15. Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

Dopo il comma 4 aggiungere i seguenti:

4-bis. Il comma 4 è applicato anche alle infrastrutture intermodali nodali.

4-ter. L'individuazione di una infrastruttura intermodale nodale è subordinata ai presupposti di cui al comma 1, lettere a), b), c) ed e).

4-quater. Il progetto di una nuova infrastruttura intermodale nodale deve prevedere quanto indicato al comma 2, lettere a), con treni non inferiori a 300 metri e in grado di operare con un numero non inferiore a dieci coppie di treni per settimana, b), e), g) e h).

4-quinquies. Le infrastrutture intermodali nodali già operative e quelle in costruzione devono garantire il rispetto delle condizioni di cui ai commi 4-ter e 4-quater entro il terzo anno successivo a quello in corso alla data di entrata in vigore della presente legge.

3. 16. Vecchio.

Dopo il comma 4 aggiungere i seguenti:

4-bis. L'individuazione di una piattaforma logistica territoriale è subordinata alla presenza di almeno un'autorità portuale con traffico superiore a 1.000.000 container, di almeno un interporto con traffico superiore a 20 coppie treno/settimana, di almeno un aeroporto con traffico superiore a 5 milioni passeggeri, almeno un interporto o un'infrastruttura intermodale, definiti secondo i commi precedenti, per lo stazionamento di veicoli per il trasporto di merci nocive e pericolose;

porto ed interporto devono essere connessi alla al core network della rete transeuropea dei trasporti TEN-T.

4-ter. Condizione preliminare per le piattaforme logistiche territoriali è l'esistenza di una piattaforma info-telematica orientata alla gestione dei processi logistici e del trasporto merci, pienamente interoperabile in tutti i nodi della piattaforma; nessun nodo può appartenere alla piattaforma se non completamente connesso telematicamente ad essa; l'utente di qualunque nodo della piattaforma logistica territoriale deve avere un solo strumento hard ed una sola modalità soft per l'accesso a qualunque nodo della piattaforma per qualunque servizio di prenotazione, acquisto, vendita, informazione.

3. 17. Vecchio.

ART. 4.

Sostituire l'articolo 4 con il seguente:

ART. 4.

(Standard Unificato).

1. È affidato a UIRnet Spa, con la collaborazione delle università italiane, la definizione di uno standard « Open Data » che consiste in una tassonomia di tutti i dati del trasporto finalizzati alla trasmissione telematica delle informazioni riguardanti le merci, il mezzo di trasporto ed ogni altra informazione necessaria, al fine di realizzare le finalità di cui all'articolo 3, comma 2, lettera h).

2. L'affidamento di cui al comma 1 del presente articolo non comporta oneri aggiuntivi a carico dello Stato.

3. A UIRnet Spa è dato mandato per la realizzazione dello « Standard Unificato », che consente lo scambio delle informazioni a tutti gli attori dei trasporti in maniera semplice e fruibile. UIRnet Spa dovrà adottare lo standard « Open Data » di cui all'articolo 2 comma 4) lettera d). Tale piattaforma dovrà essere rilasciata secondo la licenza « Creative Commons Public Licenses (CCPL) », o altra derivata.

4. UIRnet Spa, come da statuto aggiornato al 10 febbraio 2011, all'articolo 1.3 comma b) terzo periodo, si avvale della collaborazione e del supporto di centri di ricerca e di università, mediante bando di gara ad evidenza pubblica.

5. Lo *standard* elaborato dovrà essere predisposto per essere esteso a tutta la mobilità, compresa quella passeggeri.

**4. 1.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:*

*b-bis)* definizione delle politiche di intervento nel settore del cargo ferroviario, nonché formulazione di pareri sulle questioni attinenti i progetti normativi e l'applicazione delle disposizioni nazionali ed internazionali in materia di trasporto ferroviario delle merci.

\* **4. 2.** Garofalo.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:*

*b-bis)* definizione delle politiche di intervento nel settore del cargo ferroviario, nonché formulazione di pareri sulle questioni attinenti i progetti normativi e l'applicazione delle disposizioni nazionali e internazionali in materia di trasporto ferroviario delle merci.

\* **4. 3.** Oliaro, Vecchio.

*Al comma 2, lettera b), le parole: i presidenti delle regioni aggiungere le seguenti: e i sindaci.*

\*\* **4. 4.** Bergamini.

*Al comma 2, lettera b) dopo le parole: i presidenti delle regioni aggiungere le seguenti: e i sindaci.*

\*\* **4. 5.** Garofalo.

*Al comma 2, lettera b) dopo le parole: i presidenti delle regioni aggiungere le seguenti: e i sindaci.*

\*\* **4. 6.** Caparini, Marguerettaz.

*Al comma 2, lettera b), aggiungere, in fine, le seguenti parole: nonché una rappresentanza, individuata dall'Associazione nazionale dei comuni italiani, dei sindaci dei comuni del medesimo territorio.*

**4. 7.** Gandolfi.

*Al comma 2, lettera b), dopo le parole: i presidenti delle regioni aggiungere le seguenti: e i presidenti delle Autorità portuali.*

**4. 8.** Oliaro.

*Al comma 2, lettera b), aggiungere, in fine, le seguenti parole: o loro delegati.*

**4. 9.** Quaranta, Nardi.

*Al comma 2, dopo la lettera b) aggiungere la seguente:*

*b-bis)* fanno altresì parte del Comitato, quali membri di diritto, i Presidenti delle Autorità Portuali nel cui territorio sono ubicate le piattaforme logistiche territoriali, o loro delegati.

**4. 10.** Quaranta, Nardi.

*Dopo l'articolo 4, inserire il seguente:*

ART. 4-bis.

*(Introduzione della No-Profit Utility).*

1. L'utile d'impresa deve essere utilizzato per garantire il potenziamento dell'infrastruttura, il suo ammodernamento e quindi la sua efficienza, nonché l'abbassamento dei costi di esercizio.

2. Nel caso in cui l'utile sia eccedente a quanto richiesto da tali interventi, esso viene accantonato come riserva di capitale per problemi futuri, oppure diretto verso altri scopi di utilità sociale.

3. Scopo della No-Profit Utility è la creazione di « esternalità positive », come il miglioramento del servizio o la sua gestione efficiente a vantaggio della collettività.

**4. 01.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

#### ART. 5.

*Sostituirlo con il seguente:*

1. I soggetti che gestiscono gli interporti sono individuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di procedure competitive ad evidenza pubblica ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.

2. In presenza di peculiari caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in deroga a quanto previsto dal comma 1 e nel rispetto dei principi della disciplina comunitaria, può affidare direttamente la gestione di un interporto a società interamente controllate da soggetti pubblici e sulle quali i soggetti pubblici proprietari esercitino un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie articolazioni organizzative, previa acquisizione di un parere da parte dell'Autorità dei trasporti e dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, da rendere entro sessanta giorni dalla trasmissione.

3. Le società affidatarie della gestione di un interporto ai sensi del comma 2 sono tenute all'osservanza di procedure ad evidenza pubblica per l'assunzione del personale e per l'affidamento di lavori e servizi.

**5. 1.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 1, sostituire le parole: rientrate tra le attività aventi natura commerciale con le seguenti: intermodali da assegnare tramite gara ad evidenza pubblica.*

**5. 2.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Sopprimere il comma 2.*

**5. 3.** Rotta.

*Al comma 2, primo periodo, sopprimere le parole: , anche se il loro statuto non prevede il fine di lucro.*

**\* 5. 4.** Oliaro, Vecchio.

*Al comma 2, primo periodo, sopprimere le parole: , anche se il loro statuto non prevede il fine di lucro.*

**\* 5. 5.** Garofalo.

*Al comma 2, sostituire le parole: di diritto privato, anche se il loro statuto non prevede il fine di lucro con le seguenti: no-profit Utility di cui all'articolo 4-bis.*

**5. 6.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 2, sostituire il secondo periodo con il seguente: In ogni caso, l'utilizzo di risorse pubbliche ai fini della progettazione, realizzazione e gestione di un interporto, comporta il rispetto delle procedure ad evidenza pubblica previste dal D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163.*

**5. 7.** Vecchio, Oliaro, Quintarelli, Matarrese, D'Agostino.

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

*2-bis. La ripartizione degli utili non è ammessa. Gli utili derivanti dalla attività*

di gestione dovranno essere, da statuto, reinvestiti per migliorare la fruibilità dei servizi e abbassare i costi.

- 5. 8.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

*2-bis.* La natura privatistica non deve ostacolare la finalità di cui all'articolo 4-bis.

- 5. 9.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

ART. 6.

*Al comma 1, sopprimere le seguenti parole:* sentito il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica.

- 6. 1.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo:* con il medesimo decreto sono altresì individuate eventuali misure compensative a favore dei comuni nel cui territorio vengono realizzati progetti di cui al periodo precedente.

*Conseguentemente, al comma 2, dopo le parole:* dei progetti *inserire le seguenti:* e delle eventuali misure compensative.

- 6. 2.** Gandolfi.

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

*2-bis.* Al fine di perseguire le finalità di cui alla lettera *d*) del comma 2 dell'articolo 1 della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elabora, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della

presente legge, un piano triennale per incentivare il passaggio dalla modalità tutto-gomma alla modalità ferro.

- 6. 3.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

ART. 7.

*Al comma 1, sopprimere le seguenti parole:* , anche attraverso la definizione di procedure semplificate,.

- 7. 1.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

ART. 8.

*Sopprimerlo.*

- 8. 1.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.

*Sostituirlo con il seguente:*

ART. 8.

*(Disciplina urbanistica).*

1. Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture di trasporto e di viabilità nonché quella di parcheggi, garantendo al contempo il massimo coinvolgimento degli enti territoriali interessati nel rispetto del riparto di competenze fra lo Stato e le regioni in materia di governo del territorio, ai sensi dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione, i progetti di cui all'articolo 6, elaborati sulla base del Piano generale per l'intermodalità approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza Unificata in merito alla definizione degli stessi progetti, costituiscono a tutti gli effetti variante urbanistica rispetto ai piani urbanistici di competenza delle Amministrazioni locali nei cui ambiti territoriali sono ubicate le piattaforme logistiche territoriali come definite all'articolo 1, comma 3, lettera *a*).

- 8. 2.** Quaranta, Nardi.

*Al comma 1, dopo le parole:* ai sensi dell'articolo 2, *aggiungere le seguenti:* come adottati con le procedure previste a normativa vigente.

\* **8. 3.** Garofalo.

*Al comma 1, dopo le parole:* ai sensi dell'articolo 2, *aggiungere le seguenti:* come adottati con le procedure previste a normativa vigente.

\* **8. 4.** Caparini, Marguerettaz.

*Al comma 1, dopo le parole:* ai sensi dell'articolo 2, *aggiungere le seguenti:* come adottati con le procedure previste a normativa vigente.

\* **8. 5.** Bergamini.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo:* Le disposizioni del periodo precedente non si applicano se, entro trenta giorni dalla pubblicazione del

decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di individuazione dei progetti di cui all'articolo 6, gli enti locali dei territori interessati esprimono una motivata valutazione contraria alla realizzazione del progetto.

**8. 6.** Gandolfi.

ART. 9.

*Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:*  
«*ART. 9-bis. (Abrogazioni).* – 1. Sono abrogati gli articoli da 1 a 10 della legge 4 agosto 1990, n. 240 e successive modificazioni, l'articolo 6 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, e l'articolo 9 della legge 23 dicembre 1997, n. 454. Sono fatti salvi gli eventuali procedimenti già avviati ai sensi delle disposizioni di cui al periodo precedente e non ancora conclusi alla data di entrata in vigore della presente legge.

**9. 01.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Iannuzzi, Dell'Orco.