

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### INTERROGAZIONI:

5-01706 Lovelli: Mancato rinnovo del contratto di servizio ferroviario regionale in Piemonte ..	121
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i> .....	129
5-00674 Tullo: Soppressione di voli tra Genova e Roma.	
5-01396 Tullo: Soppressione del volo Genova-Roma del 5 maggio 2009 della compagnia aerea Alitalia-CAI.	
5-01405 Tullo: Disagi derivanti all'aeroporto di Genova a seguito dell'avvio della nuova gestione di Alitalia .....	122
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i> .....	132

#### ATTI COMUNITARI:

Libro verde « Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti ». (COM(2009) 44 def.) ( <i>Seguito esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e rinvio</i> ) .....	122
--	-----

#### SEDE CONSULTIVA:

Disciplina delle attività subacquee e iperbariche. Testo unificato C. 344 Bellotti e abb. (Parere alla XI Commissione) ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	126
<i>ALLEGATO 3 (Documentazione consegnata dal Governo)</i> .....	134
AVVERTENZA .....	128

#### INTERROGAZIONI

Martedì 6 ottobre 2009. — Presidenza del vicepresidente Silvia VELO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo Giachino.

**La seduta comincia alle 14.10.**

**5-01706 Lovelli: Mancato rinnovo del contratto di servizio ferroviario regionale in Piemonte.**

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in ti-

tolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Mario LOVELLI (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta puntuale e per la ricostruzione delle norme che disciplinano il trasporto pubblico locale, a partire dal decreto legislativo n. 422 del 1997, fino alle recenti norme approvate dal Parlamento. Ritiene tuttavia che il rappresentante del Governo non abbia dato risposta alle richieste formulate nell'interrogazione e che non abbia formulato alcun giudizio di merito sulla questione oggetto dell'interrogazione. Rileva che sarebbe stato interessante conoscere quali conseguenze siano derivate dall'indizione, da parte della regione Pie-

monte, della gara per l'attribuzione del servizio di trasporto pubblico locale ferroviario. Sottolinea che la società Trenitalia ha usufruito di un indiscusso vantaggio monopolistico ed esprime preoccupazione per il periodo di transizione tra l'espletamento delle gare e l'entrata a regime del nuovo sistema, nel quale i servizi di trasporto ferroviario dovranno essere forniti da Trenitalia. Ricorda che gli stanziamenti citati dal rappresentante del Governo, e in particolare il decreto-legge n. 185 del 2008, convertito dalla legge n. 2 del 2009, finanziano i contratti di servizio ferroviario e costituiscono un fondo per lo sviluppo del trasporto ferroviario. Ritiene che queste risorse debbano essere comunque trasferite alle Regioni, a prescindere dal soggetto che espleta il servizio di trasporto. Invita il Governo a monitorare la situazione del trasporto ferroviario regionale, in particolare nella regione Piemonte, e a garantire la necessaria funzionalità della rete ferroviaria e del servizio di trasporto, soprattutto nella fase di espletamento delle gare per l'affidamento del servizio. Ricorda che il trasporto pubblico locale è oggetto anche del recente decreto-legge n. 135 del 2009, in corso di conversione presso il Senato, e che la Commissione sarà quindi chiamata a riflettere nuovamente su questo tema.

**5-00674 Tullo: Soppressione di voli tra Genova e Roma.**

**5-01396 Tullo: Soppressione del volo Genova-Roma del 5 maggio 2009 della compagnia aerea Alitalia-CAI.**

**5-01405 Tullo: Disagi derivanti all'aeroporto di Genova a seguito dell'avvio della nuova gestione di Alitalia.**

Silvia VELO, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Mario TULLO (PD), replicando, ringrazia per la risposta puntuale data dal rappresentante del Governo. Rileva tuttavia che nessuna informazione è stata fornita in merito al tema della liberalizzazione degli *slot* e fa presente che diverse compagnie aeree, pur interessate ad effettuare il volo sulla tratta Genova-Roma, non riescono ad acquisire i necessari *slot* per operare. Riguardo alla cancellazione del volo del 5 maggio 2009, decisa a seguito dell'ispezione effettuata dall'Enac sull'aeromobile, che ha rilevato un insoddisfacente stato degli pneumatici, chiede al Governo che vengano effettuati maggiori controlli, al fine di non creare situazioni di rischio per i passeggeri come quella che si sarebbe potenzialmente potuta verificare in quella circostanza se non ci fossero stati i necessari controlli.

Silvia VELO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 14.35.**

#### ATTI COMUNITARI

*Martedì 6 ottobre 2009. — Presidenza del vicepresidente Silvia VELO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo Giachino.*

**La seduta comincia alle 14.35.**

**Libro verde «Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti».**

**(COM(2009) 44 def.)**

*(Seguito esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 23 giugno 2009.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP), *relatore*, nell'illustrare la proposta di documento finale predisposta, sottolinea in particolare la rilevanza degli interporti di Verona e di Novara, inseriti nel piano del Governo come nodi fondamentali di sviluppo nella rete infrastrutturale del Paese, e della tratta ferroviaria Verona-Trieste, inaugurata recentemente dal Ministro Matteoli. Evidenzia inoltre l'opportunità di potenziare e valorizzare il trasporto marittimo, con particolare riguardo allo sviluppo delle autostrade del mare e di includere nelle reti TEN il corridoio 8 (Bari-Varna) prevedendone il prolungamento fino a Napoli. Al riguardo ricorda l'ampia discussione in corso presso le Commissioni IX e X. Rileva che sarebbe opportuna una verifica del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) e un utilizzo delle risorse secondo i criteri prioritari di effettiva cantierabilità delle opere e di tutela della sicurezza stradale. In conclusione invita il Governo a mettere in campo gli strumenti necessari affinché l'Unione europea stanzi nuove e maggiori risorse per i progetti inseriti nelle reti TEN. Formula quindi la seguente proposta di documento finale:

« La IX Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, il Libro verde « Verso una migliore integrazione delle reti transeuropee di trasporto, al servizio della politica comune dei trasporti » (COM (2009) 44 def.), adottato dalla Commissione europea il 4 febbraio 2009;

preso atto delle conclusioni sul medesimo approvate dal Consiglio trasporti, comunicazioni ed energia del 12 giugno 2009, nonché dei risultati della consultazione pubblica, aperta dalla DG trasporti della Commissione europea il 30 aprile 2009;

preso atto, altresì, degli elementi acquisiti nel corso dell'audizione del vicepresidente della Commissione europea e commissario responsabile per i trasporti, Antonio Tajani, nel corso dell'audizione svoltasi il 16 luglio 2009;

in particolare, preso atto, con soddisfazione, della decisione della Commissione europea di finanziare immediatamente, attraverso il *recovery plan* – il piano di azione anticrisi – entro la fine del 2009 progetti cantierabili tra la fine dell'anno e l'inizio del 2010 all'interno delle reti TEN-T, nonché dell'attenzione riservata al trasporto intermodale ed alle necessità di riequilibrare il sistema di trasporto merci e passeggeri all'interno dell'Unione europea;

tenuto conto delle scadenze fissate dalla Commissione nel processo che nei prossimi anni condurrà all'adozione di proposte legislative in tale ambito, e, in particolare, in vista:

1. della futura revisione delle Linee-guida per lo sviluppo di una rete transeuropea di trasporto, delle quali si auspica la pubblicazione per la fine del 2010 e che saranno precedute da una comunicazione della Commissione sulla politica futura delle reti TEN-T, presumibilmente nel primo quadrimestre del 2010;

2. delle ulteriori proposte legislative sui fondi comunitari;

considerato, altresì, che l'intervento comunitario appare conforme all'obiettivo di aggiornare la politica europea dei trasporti in termini tali da valorizzare le possibilità di integrazione e raccordo interstatuale con il superamento delle criticità esistenti, tenendo conto della coesione territoriale, economica e sociale, delle esigenze di interoperatività e innovazione tecnologica, di sviluppo dei corridoi di trasporto ferroviario, di interconnessione intermodale con porti e aeroporti, di riduzione significativa delle emissioni di CO<sub>2</sub>;

preso atto del parere espresso dalla XIV Commissione, il cui contenuto appare pienamente condivisibile;

tenuto conto che i problemi riscontrati fino ad oggi ed evidenziati nel Libro verde riguardano, principalmente, il rispetto delle previsioni dei tempi di realizzazione dei progetti, il livello insufficiente

delle risorse finanziarie disponibili rispetto alle esigenze e l'insufficiente coordinamento;

considerato che la realizzazione delle reti transeuropee di trasporto situate sul territorio italiano rappresenta una condizione indispensabile per elevare i livelli di competitività del Paese e per prevenire il fenomeno di marginalizzazione economica;

esprime una valutazione positiva,

sottolineando, in relazione alla posizione del Governo per la definizione di proposte legislative e relativamente alle deliberazioni delle competenti istituzioni comunitarie, le seguenti esigenze:

quanto all'organizzazione della politica delle reti TEN-T, pur condividendo la volontà di creare nel futuro una rete prioritaria transeuropea, si ritiene opportuno:

mantenere per il prossimo periodo di programmazione la struttura attuale che comprende la rete transeuropea globale e l'elenco dei progetti prioritari e contestualmente procedere ad una revisione di tali progetti, valutando l'opportunità di una loro integrazione con interventi che si rivelino essenziali per implementare la rete prioritaria transeuropea. A tale riguardo dovrebbero essere privilegiati i collegamenti verso Paesi terzi, con particolare riferimento al bacino del Mediterraneo e ai Paesi dell'Est non appartenenti all'Unione europea, in coerenza con la recente comunicazione della Commissione europea, riguardante le interconnessioni tra le reti transeuropee e le reti transafricane, nonché con i Paesi dell'Est non appartenenti all'Unione europea, e con l'iniziativa di convocare, a Napoli, il 21 e il 22 ottobre 2009 una Conferenza dei ministri dei trasporti dell'Unione europea e dei suddetti Paesi sullo sviluppo futuro delle reti transeuropee;

nell'ambito della revisione delle reti TEN-T, privilegiare le infrastrutture che consentono l'utilizzo di modalità alternative al trasporto su strada, per pervenire

sia ad un decongestionamento della rete di trasporto stradale, sia ad una rilevante riduzione delle emissioni inquinanti, prevedendo adeguati finanziamenti per la realizzazione di collegamenti ferroviari ad alta velocità/alta capacità e il potenziamento dei raccordi con i maggiori porti;

in particolare, nell'ambito della revisione delle reti TEN-T:

1) assicurare il completamento nei tempi programmati del corridoio 1 (Berlino-Palermo), e del corridoio 5; in particolare accelerare la realizzazione delle opere strategiche per i collegamenti tra l'Italia settentrionale e l'Europa nell'ambito dei suddetti corridoi, individuando gli interporti di Verona e di Novara quali nodi centrali nelle tratte definite dai corridoi 1 e 5 e reperendo i fondi necessari per la realizzazione della linea Verona-Trieste;

2) valorizzare adeguatamente il trasporto marittimo, con particolare riguardo allo sviluppo delle autostrade del mare; in relazione a tale finalità promuovere, nell'ambito della realizzazione rispettivamente dei corridoi 5, 24 (cosiddetto «corridoio dei due mari») e 1, le opere connesse al potenziamento degli *hub* portuali di Trieste e di Genova e dei porti della Sicilia;

3) privilegiare i progetti che prevedono la realizzazione di opere infrastrutturali che permettano all'Italia di diventare la piattaforma logistica del mar Mediterraneo, in relazione ai futuri scambi commerciali con i Paesi del nord Africa;

4) considerare prioritaria l'inclusione del corridoio 8 (Bari-Varna), data la sua rilevanza strategica in relazione all'ingresso della Bulgaria nell'Unione europea e alle ulteriori prospettive di ampliamento dell'Unione nell'area balcanica e prevedere l'ampliamento di tale corridoio fino a Napoli, in modo da coinvolgere pienamente l'Italia meridionale; a tal fine assi-

curare il finanziamento delle opere necessarie a potenziare il collegamento ferroviario Bari-Napoli;

sostenere a livello comunitario le opportune iniziative per incrementare le risorse finanziarie destinate alla realizzazione delle reti TEN-T;

concentrare le risorse del budget TEN-T sui progetti di maggiore rilevanza e di più rapida realizzazione; contestualmente, rendere disponibili i relativi finanziamenti comunitari per più di un periodo di programmazione, assicurando adeguate risorse finanziarie all'interno dei successivi programmi-quadro;

sostenere le opportune iniziative per permettere che le spese relative alla realizzazione delle opere infrastrutturali comprese nelle reti TEN-T non siano computate al fine del rispetto dei vincoli del Patto di stabilità e crescita;

assicurare la tempestiva attuazione dei progetti già finanziati a livello comunitario e a livello nazionale, al fine di fornire un concreto contributo al superamento del ritardo infrastrutturale che penalizza alcune aree dell'Unione europea, tra cui in particolare il nostro Paese; prevedere altresì un monitoraggio delle successive fasi di sviluppo dei progetti da realizzarsi in ciascuno degli Stati membri, in modo da verificarne i progressi ed intervenire sulle eventuali criticità;

favorire un'azione politica volta ad incrementare le fonti di finanziamento indirette e individuare strumenti di finanziamento alternativi e differenziati in funzione della diversa natura dei progetti, prendendo in considerazione l'autofinanziamento dei progetti stessi, quando ciò risulti possibile sul piano economico, attraverso la tariffazione per l'uso dell'infrastruttura (eurovignette) e un maggiore ricorso al partenariato pubblico-privato, e non escludendo la possibilità di reperire risorse per la realizzazione delle infrastrutture attraverso l'emissione di « *euro-bond* »;

aumentare l'uso efficiente delle risorse, concentrandole sui lavori piuttosto che sugli studi e, in relazione agli esiti di un costante monitoraggio dell'avanzamento dei lavori, individuare le misure più appropriate per assicurare una gestione più flessibile dei contributi che miri a privilegiare i progetti prossimi al completamento;

riguardo alla pianificazione, ravvisata l'esigenza primaria di garantire uno sviluppo equilibrato ed integrato, attraverso l'attivo coinvolgimento di tutti i soggetti competenti e la cooperazione interistituzionale, risulta necessario:

favorire il più efficiente utilizzo delle infrastrutture esistenti, anche mediante una loro riconversione a favore del trasporto locale, quando non risultino più strumentali ai collegamenti tra le reti locali e quella principale e ponendo specifica attenzione ai collegamenti delle aree marginali con le grandi reti europee TEN-T;

integrare nella rete prioritaria i nodi che talvolta costituiscono « strozzature » a danno della fluidità dei collegamenti. A tale proposito, bisognerebbe tenere in particolare considerazione i complessi sistemi di mobilità delle aree metropolitane;

ribadire la volontà di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, in coerenza con gli obiettivi stabiliti in materia di lotta ai cambiamenti climatici, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>;

mirare alla valorizzazione dei punti di collegamento tra sezioni delle TEN-T, tenendo conto di tutti i sistemi di trasporto in una dimensione intermodale, privilegiando in particolare le autostrade del mare;

valorizzare i sistemi di trasporto intelligenti (ITS), ai quali dovrebbe essere affidato un ruolo strategico in relazione all'obiettivo di convogliare il traffico sulle modalità di trasporto meno congestionate, atteso che sistemi innovativi e tecnologicamente avanzati possono concorrere ad

una migliore accessibilità e sostenibilità, nonché ad un più efficace sfruttamento delle infrastrutture esistenti, con positive ricadute anche sui consumi;

con riferimento al coordinamento, proseguire l'esperienza dei coordinatori europei, alla luce dei risultati positivi finora emersi, estendendola, oltre che ai « corridoi » e ai « progetti », anche a specifici ambiti tematici e favorendone un'evoluzione idonea a permettere un collegamento multilivello, con riferimento ai vari progetti e alle diverse modalità di trasporto, tra la scala territoriale locale, nazionale ed europea;

per quanto concerne gli interventi in ambito nazionale e locale:

anche in relazione alle interconnessioni con le tratte delle reti TEN-T, procedere alla tempestiva realizzazione di opere viarie nelle zone a più alta congestione di traffico, quali, in particolare, le pedemontane venete e lombarde, l'autostrada Tirreno-Brennero e l'autostrada Nogara-Mare Adriatico;

con riferimento all'attuazione delle piccole opere, predisporre una cabina di regia che ne definisca la programmazione e i tempi di attuazione e provvedere al finanziamento di tali opere per l'intero territorio nazionale, tenendo conto dei criteri di cantierabilità e di sicurezza stradale e procedendo ad una puntuale verifica delle risorse disponibili nel fondo FAS. »

Mario LOVELLI (PD), riservandosi di intervenire più puntualmente dopo aver letto con maggiore attenzione la proposta di documento finale formulata dal relatore, rileva preliminarmente l'opportunità di includere il corridoio 24 tra le opere di cui si chiede il completamento nei tempi programmati e di inserire, all'interno del documento finale, il tema delle società di corridoio.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO ringraziando il relatore per il lavoro svolto, si riserva di intervenire dopo

un esame più approfondito della proposta di documento finale.

Silvia VELO, *presidente*, rinvia quindi il seguito dell'esame del provvedimento ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.45.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Martedì 6 ottobre 2009. — Presidenza del vicepresidente Silvia VELO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo Giachino.*

**La seduta comincia alle 14.45.**

**Disciplina delle attività subacquee e iperbariche.**

**Testo unificato C. 344 Bellotti e abb.**

(Parere alla XI Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Jonny CROSIO (LNP), *relatore*, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere alla XI Commissione sul testo unificato delle proposte di legge C. 344, C. 2369 e C. 2509, in materia di disciplina delle attività subacquee.

Fa presente che le proposte sono finalizzate a disciplinare organicamente lo svolgimento delle attività subacquee ed iperbariche, dettando la relativa normativa di principio ed individuando gli obblighi posti in capo agli operatori e alle imprese. Ricorda che nel nostro ordinamento non esiste infatti una disciplina professionale che identifichi e tuteli la categoria degli operatori subacquei e iperbarici e che l'opportunità di una regolamentazione del settore si configura anche in relazione al fatto che analoghe proposte di legge, già presentate nel corso delle ultime tre legislature, pur superando l'esame delle com-

petenti Commissioni della Camera, non hanno terminato il loro iter per la scadenza delle legislature stesse.

Sottolinea che la normativa dettata dalle proposte in esame intende garantire la professionalità e la qualificazione degli operatori, e permette agli operatori stessi di esercitare la propria professione in tutti i Paesi membri dell'Unione europea, mettendoli in condizioni di piena concorrenza con gli operatori stranieri.

Ricorda che il settore delle attività subacquee risulta in Italia regolamentato solo relativamente ad alcuni specifici profili professionali, quali i pescatori subacquei professionisti, i palombari e i sommozzatori in servizio locale nei porti e che gli operatori di altri profili professionali – tra cui si segnalano alcune professioni emergenti, quale la guida turistica subacquea e i ricercatori scientifici e archeologici subacquei – sono privi di una specifica regolamentazione, e non possono quindi svolgere la propria attività nei Paesi dell'Unione in cui essa è regolamentata.

Evidenzia che il testo si compone di 26 articoli, suddivisi in tre Capi. Il Capo I definisce l'oggetto e la finalità del provvedimento e l'ambito di applicazione, delimitando il concetto di «attività subacquee» distinte in due differenti settori, e specificamente lavori subacquei ed iperbarici e servizi subacquei di carattere turistico-ricreativo; il Capo II, con riferimento ai lavori subacquei ed iperbarici, disciplina l'attività degli operatori subacquei ed iperbarici e delle imprese subacquee ed iperbariche; il Capo III disciplina i servizi subacquei turistico-ricreativi.

Segnala, tra le disposizioni più rilevanti: l'istituzione, presso ciascun dipartimento marittimo, del registro degli operatori subacquei ed iperbarici professionali e del registro delle imprese di lavoro subacqueo; l'introduzione del libretto personale degli operatori subacquei e iperbarici, dove devono essere annotati l'idoneità medica, eventuali infortuni e le immersioni effettuate; la previsione di norme per la sicurezza degli operatori nello svolgimento di attività subacquee ed iperbariche; la previsione di una specifica auto-

rizzazione, da parte del compartimento marittimo competente, per l'effettuazione di qualunque tipo di lavoro subacqueo.

Rileva che l'articolo 16 demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'istituzione di un Comitato tecnico-scientifico, con il compito di proporre le norme tecniche relative alle procedure operative e di emergenza per il lavoro subacqueo, alla formazione professionale, alle attrezzature, alla medicina subacquea.

Con riguardo all'attività subacquea con finalità turistico-ricreative, fa presente che il testo reca un'apposita disciplina per l'ottenimento del brevetto di istruttore subacqueo e dell'attività dei centri di immersione e di addestramento subacqueo. Sottolinea che viene inoltre prevista l'istituzione, presso il Ministero dello sviluppo economico, dell'elenco nazionale delle organizzazioni didattiche che si dedicano all'addestramento delle attività subacquee a scopo turistico-ricreativo. Infine evidenzia che si prevede che la denominazione «centro di immersione e di addestramento subacqueo» sia riservata alle imprese iscritte nell'elenco e specificamente autorizzate all'esercizio della predetta attività.

In conclusione, ritiene utile formulare alcune osservazioni che, se condivise dalla Commissione, potrebbero essere inserite nel parere da rendere alla XI Commissione.

In primo luogo, rileva che sarebbe utile precisare meglio le funzioni e i compiti attribuiti, in relazione alle attività subacquee, al corpo delle Capitanerie di porto.

Inoltre, con riferimento alla previsione di sanzioni penali per la violazione delle norme relative al libretto personale, ritiene utile valutare l'opportunità di sostituirle con sanzioni di carattere amministrativo, considerata la limitata pericolosità sociale delle violazioni stesse.

Infine, considerato che la proposta intende costituire un complesso normativo omogeneo, e sostituire le norme vigenti, segnala che occorre valutare la possibilità di introdurre una normativa transitoria e di coordinamento, ed eventualmente pre-

disporre l'abrogazione delle norme destinate ad essere sostituite con l'entrata in vigore della nuova normativa.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO ringrazia il relatore per l'esauriente relazione svolta e consegna alla Commissione un documento che contiene una serie di osservazioni sul provvedimento oggetto di esame in sede consultiva da parte della Commissione (*vedi allegato 3*).

Silvia VELO (PD), *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.50.**

#### AVVERTENZA

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

#### INTERROGAZIONI

*5-01647 Pili: Difficoltà e carenze nell'attuazione della continuità territoriale con la Sardegna.*

*5-01838 Pili: Tariffe aeree per i collegamenti tra Sardegna e continente, con particolare riferimento ai passeggeri ammalati o temporaneamente inabili.*

## ALLEGATO 1

**Interrogazione 5-01706 Lovelli: Mancato rinnovo del contratto di servizio ferroviario regionale in Piemonte.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il decreto legislativo n. 422 del 1997, nel disciplinare il conferimento alle regioni ed agli enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati, ne ha fissato, all'articolo 18, i criteri di organizzazione prevedendo che l'esercizio dei servizi di trasporto in parola è, in primo luogo, regolato da relativi contratti che hanno una durata non superiore a nove anni.

Il citato articolo 18 inoltre, con l'intento di superare gli assetti monopolistici del settore, ha stabilito che dopo un primo periodo di transizione, originariamente fissato entro il 31 dicembre 2003, nel corso del quale è possibile il mantenimento dell'affidamento dei servizi agli attuali concessionari e alle società derivanti dalla trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, tutti i servizi avrebbero dovuto essere affidati esclusivamente tramite le procedure concorsuali previste dal comma 2 del medesimo articolo.

Il predetto termine di scadenza è stato più volte prorogato a seguito dell'intervento di successivi provvedimenti normativi che lo hanno infine portato al 31 dicembre 2007; il periodo del regime transitorio può considerarsi a quella data concluso e, pertanto, dall'inizio del 2008, per le regioni è subentrato l'obbligo del ricorso alla gara per la scelta dei gestori dei servizi, siano essi su gomma o su ferro.

Attualmente, una recente modifica normativa introdotta dall'articolo 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99 (*Gazzetta Ufficiale* n. 176 del 31 luglio 2009) rende possibile alle autorità competenti all'ag-

giudicazione di contratti di servizio nel settore del trasporto pubblico regionale e locale di procedere anche all'affidamento diretto del servizio, in deroga alla procedura ad evidenza pubblica, procedura che resta comunque lo strumento ordinario per l'affidamento, in analogia a quanto previsto relativamente ai servizi pubblici locali dall'articolo 23-bis del decreto-legge n. 112 del 2008.

Una recente modifica normativa introdotta dall'articolo 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99 (*Gazzetta Ufficiale* n. 176 del 31 luglio 2009) ha consentito alle autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio nel settore del trasporto pubblico regionale e locale di procedere, anche in deroga alla disciplina di settore, all'affidamento diretto del servizio secondo quanto previsto dall'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 13 70/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007.

Va inoltre rilevato che l'articolo 3-ter del recente decreto-legge n. 5/2009, convertito dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, che modifica il citato articolo 18 del decreto legislativo n. 422 del 1997, ha stabilito che la durata minima dei contratti di servizio non possa essere inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, a garanzia dell'efficacia della programmazione dell'esercizio.

Pertanto, allo scopo di assicurare la continuità del servizio di trasporto pubblico ed al fine di consentire la stipula dei nuovi contratti di servizio con Trenitalia, attualmente unico interlocutore delle regioni nelle more dell'espletamento delle

procedure di gara, con decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito dalla legge n. 2 del 2009, è stato disposto il rifinanziamento degli stessi contratti di servizio per un importo pari a 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011.

Dette somme sono state ripartite secondo i criteri applicativi definiti concordemente dalle parti ed approvati nella seduta della Conferenza Stato Regioni del 18 dicembre 2008; tale ripartizione ha previsto 430 milioni di euro ai servizi delle regioni a statuto ordinario e 50 milioni di euro ai servizi delle regioni a statuto speciale ed ai servizi a media e lunga percorrenza.

Va aggiunto che l'impegno economico dello Stato in questo senso si estende anche al sostegno degli investimenti per i servizi di trasporto pubblico gestiti dal Gruppo Ferrovie dello Stato, avendo lo stesso articolo 25 del decreto legge in argomento istituito a tale scopo un Fondo con uno stanziamento per il 2009 pari a 960 milioni di euro.

Detto stanziamento, con successivo decreto del Ministero dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministero infrastrutture e trasporti, è stato destinato per 500 milioni di euro all'acquisto di materiale rotabile per i servizi ferroviari regionali di cui 75 Meuro per le esigenze di mobilità legate all'evento Expo 2015.

Da ultimo, l'articolo 15 del decreto-legge 135/2009 il cosiddetto salva infrazioni, ha precisato che le disposizioni di cui all'articolo 23-*bis* del decreto-legge 112/2008, convertito con modificazioni dalla legge 133/2008, non si applicano ai servizi ferroviari regionali.

Ciò posto, per quel che concerne invece l'esigenza di garanzia della copertura finanziaria dei servizi regionali relativamente agli anni successivi al 2011, si rammenta che a norma dell'articolo 1, comma 302 della legge finanziaria per il 2008 (legge 24 dicembre 2007, n. 244), a partire dall'anno 2011 i trasferimenti statali verranno sostituiti dalle risorse rinvenienti dall'adeguamento della misura della

compartecipazione fiscale delle regioni a statuto ordinario al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione.

Tale compartecipazione sarà determinata a seguito dell'emanazione, entro il 15 febbraio 2010, di un decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro infrastrutture e trasporti, sentita la Conferenza permanente Stato Regioni.

Per quanto attiene, invece, allo specifico caso riguardante il servizio ferroviario regionale in Piemonte e ai rilievi avanzati circa la struttura « a catalogo » dei Contratti di Servizio e la congruità dei prezzi applicati, Ferrovie dello Stato fa presente quanto segue.

Trenitalia, sin dall'ottobre 2007, ha formalmente rappresentato a tutte le altre Amministrazioni regionali interessate (tra cui il Piemonte) – in vista della imminente scadenza dei Contratti di Servizio in essere (31 dicembre 2007) – l'esigenza di rinegoziarne i contenuti e la struttura, al fine di ricondurli, ad un necessario equilibrio economico, tenendo conto dei reali livelli di costo sostenuti dall'Azienda e inviando, nel dicembre successivo, una proposta contrattuale strutturata con un'articolazione dei prezzi per categoria di treni e per servizi accessori (« a catalogo »).

Tale struttura contrattuale è stata oggetto (nell'ambito della Conferenza Unificata delle Regioni e delle Province Autonome) di ampia e dettagliata verifica e approfondimento tra Trenitalia e gli Assessori ai Trasporti di tutte le Regioni e Province Autonome.

I prezzi a catalogo sono stati determinati tenendo conto dei costi industriali effettivi, sostenuti per la produzione dei servizi, sui quali è stato effettuato un abbattimento del 9 per cento, in previsione di un significativo efficientamento della struttura produttiva che Trenitalia si propone di realizzare nel lungo periodo, assumendone – comunque – in proprio il rischio. Peraltro, sin dalla fase iniziale, è stata data la massima disponibilità alle Regioni a fornire ogni elemento conoscitivo di dettaglio sui meccanismi e criteri di determinazione dei nuovi prezzi, nonché

sulla correlazione tra la produzione richiesta e il valore economico della stessa.

Le trattative intraprese tra Trenitalia e la Regione Piemonte hanno visto inizialmente un impegno comune nell'affrontare il problema della lieve insufficienza di risorse finanziarie regionali che non consentiva la piena copertura dei corrispettivi.

Al fine di addivenire ad una soluzione, la stessa Trenitalia, su richiesta dell'Amministrazione regionale, aveva predisposto e presentato una serie di proposte di ripermetrazione dei servizi in grado di riportare l'importo complessivo dei corrispettivi nei limiti di disponibilità, salvaguardando, nel contempo, il principio imprescindibile della sostenibilità economica del nuovo contratto.

Tuttavia, come noto, nel luglio scorso la Regione Piemonte ha ritenuto di non proseguire nella definizione del contratto di servizio con Trenitalia, deliberando di procedere all'espletamento di gare per l'affidamento dei servizi di propria competenza come consentito dalle norme vigenti.

Per quanto concerne la situazione delle altre Regioni, con quasi tutte – già prima della pausa estiva – Trenitalia ha sotto-

scritto Contratti di Servizio « a catalogo » o intese precontrattuali precise e dettagliate in cui viene condivisa la medesima logica, che prevedono condizioni normative ed economiche sostanzialmente uniformi su tutto il territorio nazionale. Peraltro, la durata dei Contratti (6 anni, come previsto dalla normativa attuale) rende possibile l'attivazione di ingenti investimenti per il rinnovo del parco rotabili, per 2 miliardi di euro complessivi.

Per le poche altre Regioni in cui non si è ancora pervenuti alla formalizzazione di un'intesa la negoziazione dei contratti di servizio è, comunque, in fase avanzata.

Peraltro, a conclusione di tutto il lavoro svolto con la collaborazione delle Regioni, il 7 settembre scorso ha avuto luogo a Roma la « Giornata del Trasporto Regionale », in occasione della quale i rappresentanti delle Regioni stesse hanno illustrato le varie fasi del processo che ha portato alla condivisione dei nuovi contratti di servizio e le aspettative che le Amministrazioni ripongono per lo sviluppo del sistema di trasporto ferroviario a carattere regionale.

## ALLEGATO 2

**Interrogazione 5-00674 Tullo: Soppressione di voli tra Genova e Roma.**

**Interrogazione 5-01396 Tullo: Soppressione del volo Genova-Roma del 5 maggio 2009 della compagnia aerea CAI.**

**Interrogazione 5-01405 Tullo: Disagi derivanti all'aeroporto di Genova a seguito dell'avvio della nuova gestione di Alitalia.**

**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Dalle verifiche esperite è emerso che l'ultima settimana del mese di novembre 2008 è stata interessata da cancellazioni operate dalla Società in amministrazione straordinaria sugli operativi di Genova verso Roma e viceversa. Tali cancellazioni sono da ascrivere alla contingente situazione che ha interessato le società del Gruppo Alitalia e in prevalenza da imputare alla situazione di agitazione del personale navigante che ha imposto la necessità di operare un ridimensionamento di tutta la rete di servizi di trasporto offerti.

Tuttavia, più in generale si ricorda che a seguito della liberalizzazione del mercato aeronautico in ambito comunitario tutti i vettori titolari di licenza di trasporto aereo scelgono liberamente le rotte su cui operare agli orari e alle frequenze che ritengono più opportune, applicando tariffe determinate da logiche esclusivamente commerciali, così come previsto dal Reg. 1008/2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità.

Con riferimento ai quesiti posti dall'onorevole interrogante relativi alla cancellazione del volo AP 3103 Genova-Roma del 5 maggio 2009 delle ore 15:20, a seguito degli esiti di una ispezione ENAC e la conseguente richiesta di conoscere i motivi del mancato intervento

dei tecnici per garantire l'operatività immediata del volo si rappresenta che, a seguito di una ispezione del programma SANA sull'aeromobile EI-DSV, in servizio sulla tratta Genova-Roma, sono state accertate evidenze tecniche riconducibili all'avanzato stato di usura di tutti e due i pneumatici del carrello principale destro che, mostrate al Comandante del volo ed al personale tecnico di terra, hanno comportato la decisione da parte della Compagnia di cancellare il volo per la sostituzione di ambedue i pneumatici.

Per quanto riguarda invece il volo AP 3105 Genova-Roma Fiumicino del 12 maggio 2009 delle ore 8.45, dalle verifiche effettuate risulta che questo sia stato cancellato per motivi tecnici. Nello specifico, l'aeromobile che avrebbe dovuto effettuare il servizio è risultato indisponibile per delle vibrazioni al motore.

Relativamente alla posizione di Alitalia nei confronti dell'Aeroporto di Genova, merita precisare che a seguito delle richieste dello scalo ligure, la Compagnia ha incrementato le frequenze dei voli per Roma e Napoli (1 frequenza in più al giorno per ciascuna destinazione) e attivato un collegamento giornaliero per Catania a partire da aprile 2009.

Attualmente, Alitalia offre da Genova i seguenti collegamenti:

Roma (51 frequenze settimanali – fino a 8 voli al giorno);

Napoli (21 frequenze settimanali – 3 voli giornalieri);

Catania (7 frequenze settimanali – 1 volo giornaliero).

Per quanto infine attiene alle questioni occupazionali, sentito il Vettore, è emerso che i contratti del personale dedicato all'assistenza front-line presso l'Aeroporto Cristoforo Colombo saranno prorogati fino a maggio 2010.

## ALLEGATO 3

**« Disciplina delle attività subacquee e iperbariche »  
Testo unificato C. 344 Bellotti e abb.**

**DOCUMENTAZIONE CONSEGNATA DAL GOVERNO**

**1. PREMESSA**

La proposta di legge in esame:

disciplina lo svolgimento delle attività subacquee e iperbariche, individuando la normativa di principio e gli obblighi a carico degli operatori e delle imprese che operano nel settore;

soddisfa l'esigenza, rappresentata dagli operatori, dall'utenza e dalle stesse amministrazioni deputate al settore, di avere una disciplina di settore, organica e d'impostazione sistematica al momento assente nel nostro panorama normativo;

apre la possibilità agli operatori di svolgere la professione anche in altri paesi nell'Unione europea.

Costituisce elemento di premessa il richiamo del quadro normativo di riferimento:

articolo 116 del Codice della navigazione e articoli 204-207 del relativo regolamento di esecuzione per quanto concerne la categoria dei palombari servizio locale;

decreto ministeriale 13/01/1979 per quanto concerne la categoria dei sommozzatori in servizio locale;

decreto legislativo n. 171/05 approvazione del codice della nautica da diporto e decreto ministeriale n. 146/08 per quanto concerne l'utilizzo delle unità da diporto quali mezzi di appoggio per immersioni subacquee. Fatte salve eventuali discipline regionali in materia. Tale impianto normativo, così come si presenta,

risulta, oggi, inadeguato a far fronte alle esigenze di regolamentazione che gli operatori del settore, a tutela della sicurezza, reclamano, alla luce dello sviluppo che le attività iperbariche e subacquee hanno oggi raggiunto.

*Capo I – Art. 1. Oggetto e finalità.*

Il primo articolo del progetto di legge in esame ne individua l'oggetto e le finalità. Al primo comma, quindi, sarebbe opportuna la correzione meramente terminologica di « servizi di carattere turistico-ricreativo » in « servizi subacquei di carattere turistico-ricreativo », atteso che nell'articolo successivo essi vengono effettivamente definiti come tali.

Considerato che il testo unificato in esame riunisce l'intera disciplina delle attività subacquee professionali e turistico-ricreative in un unico *corpus* normativo, appare utile l'inserimento delle norme transitorie e di raccordo, in particolare:

Si deve rilevare che la disciplina proposta non tiene conto che almeno due categorie di tali operatori, i « palombari » ed i « sommozzatori » in servizio locale nei porti sono regolamentate rispettivamente dagli articoli 116 e seguenti del codice della navigazione e dagli articoli 204 e seguenti del relativo regolamento di esecuzione e dal decreto dell'allora Ministero della Marina Mercantile 13 gennaio 1979.

Considerate le particolari condizioni, anche di rischio, presenti negli ambito portuali è opportuno prevedere delle norme di raccordo con la disciplina esistente, anche al fine di evitare possibili condizioni di conflittualità con queste e

con le altre disposizioni relative più in generale all'attività di controllo e verifica per i soggetti che operano nell'ambito portuale e demaniale marittimo, quale ad esempio l'iscrizione nei registri di cui all'articolo 68 del codice della navigazione.

Tale raccordo può essere effettuato consentendo agli addetti regolarmente iscritti nei registri dell'autorità marittima di confluire nell'alveo del nuovo regime di disciplina della professione, attribuendo loro la facoltà di far valere i titoli formativi, già acquisiti a suo tempo, per l'iscrizione nel nuovo registro di cui all'articolo 5 e contemporaneamente prevedendo la soppressione delle figure dei sommozzatori e palombari in servizio locale nei porti nel frattempo assorbite dalle nuove figure professionali.

Andrebbe inoltre approfondito il coordinamento con le norme relative al regime amministrativo della nave ed all'utilizzo commerciale delle unità da diporto per gli aspetti della proposta disciplina che attengono all'impiego di mezzi navali di supporto sia nel settore dei lavori che dei servizi subacquei.

### *Art. 3. Definizioni.*

Preliminarmente si richiama l'attenzione sulla mancanza di una definizione esplicita di « lavori subacquei ». L'articolo 2 recita che i lavori subacquei sono quelli compiuti da operatori e imprese di lavori subacquee, ma non ne dà una definizione compiuta in modo da sgombrare il campo da eventuali incertezze in merito all'applicazione della normativa in parola.

Vengono, invece, definiti gli operatori e le imprese subacquee. Tuttavia, nell'indicare « appositi mezzi, strutture o veicoli subacquei » come ausilio alle attività, lascia spazio a dubbi interpretativi su cosa si debba precisamente intendere per i predetti mezzi, strutture e veicoli. Sarebbe, pertanto, utile, una puntualizzazione in proposito; ciò eventualmente, anche con rinvio ad apposita norma tecnica di carattere secondario.

### *Capo II – Art. 6. Requisiti per l'iscrizione nel registro degli operatori subacquei e iperbarici professionali.*

L'articolo determina i requisiti necessari per l'iscrizione nel registro in rubrica, tra cui la maggiore età, la cittadinanza italiana o di un Paese membro dell'Unione europea e l'attestato di qualificazione professionale. In alternativa al predetto attestato, al comma 1, lettera e), dell'articolo in esame, è previsto anche il possesso del titolo conseguito presso una scuola militare o presso una scuola di un corpo dello Stato. Si ritiene che, ai fini della qualificazione professionale, debbano essere meglio individuati gli istituti, considerando, altresì, quelli del Corpo delle Capitanerie di porto.

Relativamente al comma 3, invece, sfugge la ragione del rinvio al libretto di navigazione di cui all'articolo 132 del Codice della navigazione, titolo, peraltro, che non trova idonea collocazione nella presente disciplina, per cui se ne chiede l'espunzione.

### *Capo II – Art. 14. Autorizzazioni per l'effettuazione di lavori subacquei e iperbarici connessi.*

Per quanto attiene all'autorizzazione dei lavori subacquei è senz'altro condivisibile la previsione che l'autorizzazione ai lavori debba essere rilasciata dalla Capitaneria di porto competente per il territorio nella cui giurisdizione i lavori sono da svolgersi. Ma si ritiene che debba specificarsi, nella norma, che l'autorizzazione della Capitaneria di porto sia rilasciata ai soli fini della sicurezza della navigazione. Al fine di evitare dubbi o dannose incertezze, andrebbe definito, il limite di tutela posta a carico della Capitaneria nella propria attività amministrativa.

In effetti, la verifica documentale prepedeutica al rilascio dell'autorizzazione deve essere ricondotta alla verifica delle condizioni di diritto rilevabili dagli atti posti a corredo dell'istanza, rinviando al-

l'ordinaria attività di polizia marittima e giudiziaria le discendenti fasi di controllo.

*Capo II – Art. 16. Comitato tecnico-scientifico.*

Per quanto attiene il Comitato tecnico per le Attività Subacquee e Iperbariche, con il compito di proporre norme tecniche in merito sia alle procedure operative per i lavori subacquei e iperbarici che alle norme di sicurezza, si suggerisce l'opportunità di considerare, nella composizione del Comitato, oltre ai due rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, anche un Ufficiale superiore del Corpo delle capitanerie di porto, stanti gli interessi comunque coinvolti nell'esercizio delle attività subacquee e le competenze amministrative attribuite all'Autorità marittima nella disciplina dell'attività oggetto della proposta di legge.

*Capo III – Art. 20. Esercizio dell'attività di istruttore subacqueo e di guida subacquea.*

Ai fini della sicurezza della navigazione, nell'esercizio delle attività pratiche di istruttore subacqueo e di guida subacquea si ritiene necessario prevedere la possibilità di un numero massimo di allievi per ogni istruttore/guida.

*Capo III – Art. 25. Attrezzature.*

Al pari di quanto previsto per i lavori subacquei nel Capo II del progetto di legge in esame, anche nel caso degli istruttori e delle guide subacquee, appare utile la previsione di mezzi di supporto adeguati con un rinvio all'articolo 90 del decreto ministeriale n. 146/08.