

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### SEDE CONSULTIVA:

Variazione nella composizione della Commissione .....	57
Ratifica ed esecuzione della Convenzione di Lanzarote, nonché norme di adeguamento dell'ordinamento interno. Nuovo testo C. 2326 Governo (Parere alle Commissioni II e III) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	58
Istituzione di campi di ormeggio attrezzati per unità da diporto nelle aree marine protette, nelle aree marine di reperimento e nei tratti di costa sottoposti ad eccessiva pressione turistica ed antropica. Nuovo testo C. 2722 sen. Ranucci, approvata dal Senato (Parere alla VIII Commissione) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	59

##### INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano ( <i>Seguito dell'esame del documento conclusivo e rinvio</i> ) .....	61
--	----

##### INTERROGAZIONI:

5-01821 Contento: Obbligatorietà della patente nautica e del requisito della maggiore età per la conduzione degli acquascooter .....	63
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i> .....	66
5-01928 Delfino: Inefficienza nelle modalità di espletamento dei controlli aeroportuali nello scalo di Roma Fiumicino .....	63
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i> .....	68
5-02120 Laganà Fortugno: Progressivo ridimensionamento del trasporto merci su ferrovia .	64
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i> .....	69
5-02127 Laganà Fortugno: Riduzione dei servizi ferroviari in Calabria e per la Sicilia in conseguenza all'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario .....	64
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i> .....	71
5-02198 Bergamini: Difficoltà per i viaggiatori relative allo spostamento dei propri bagagli nelle stazioni ferroviarie .....	64
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i> .....	73
5-02208 Barbareschi: Obsolescenza e inadeguatezza del sistema ferroviario della regione Sardegna .....	64
<i>ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)</i> .....	74
AVVERTENZA .....	65

**SEDE CONSULTIVA**

Mercoledì 13 gennaio 2010. — Presidenza del presidente MARIO VALDUCCI. — Interviene il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

**La seduta comincia alle 14.20.****Variatione nella composizione della Commissione.**

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il deputato Giuseppe Drago, appartenente al gruppo Unione di Centro, ha cessato di far parte della Commissione e che è entrato a farne parte il deputato Antonio Mereu, appartenente al medesimo gruppo, che assume altresì le funzioni di rappresentante del gruppo medesimo.

**Ratifica ed esecuzione della Convenzione di Lanzarote, nonché norme di adeguamento dell'ordinamento interno.****Nuovo testo C. 2326 Governo.**

(Parere alle Commissioni II e III).

*(Esame e conclusione – Parere favorevole).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Luca Giorgio BARBARESCHI (PdL), *relatore*, fa presente che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere alle Commissioni II e III sul disegno di legge C. 2722, di ratifica della Convenzione del Consiglio d'Europa per la protezione dei minori contro lo sfruttamento e l'abuso sessuale, come modificato a seguito dell'approvazione di emendamenti da parte delle citate Commissioni.

La Convenzione in esame, fatta a Lanzarote il 25 ottobre 2007, e non ancora entrata in vigore, è il primo strumento internazionale con il quale si prevede che gli abusi sessuali contro i bambini siano considerati reati. Oltre alle fattispecie di

reato più diffuse in questo campo (abuso sessuale, prostituzione infantile, pedopornografia, partecipazione coatta di bambini a spettacoli pornografici) la Convenzione disciplina anche i casi di *grooming* (adescamento attraverso internet) e di turismo sessuale.

La Convenzione delinea misure preventive che comprendono lo screening, il reclutamento e l'addestramento di personale che possa lavorare con i bambini al fine di renderli consapevoli dei rischi che possono correre e di insegnare loro a proteggersi; stabilisce inoltre programmi di supporto alle vittime, incoraggia la denuncia di presunti abusi e di episodi di sfruttamento e prevede l'istituzione di centri di aiuto via telefono o via internet.

Il disegno di legge di ratifica è suddiviso in due Capi: il Capo I (articolo 1-3) reca la ratifica e l'ordine di esecuzione della Convenzione (articoli 1 e 2) e individua nel Ministero dell'interno l'autorità nazionale responsabile in relazione alla registrazione e conservazione dei dati nazionali sui condannati per reati sessuali (articolo 3), prevedendo esplicitamente a tal fine il rispetto del Trattato di Prum (ratificato dall'Italia con legge n. 85 del 2009); il Capo II (articoli 4-9) contiene invece disposizioni di adeguamento interno, che incidono sul diritto e sulla procedura penale.

Le norme di più specifico interesse per la IX Commissione sono contenute all'articolo 4, comma 1.

La lettera *a-bis*) introduce l'articolo 414-*bis*, che prevede il delitto di « Pedofilia e pedopornografia culturale », in base al quale chiunque, con qualsiasi mezzo, anche telematico, istiga pubblicamente a commettere i reati previsti dagli articolo 600-*bis* (prostituzione minorile), 600-*ter* (pornografia minorile) e 600-*quater* (detenzione di materiale pornografico), anche se relativi al materiale pornografico di cui all'articolo 600-*quater.1* (pornografia virtuale), turismo sessuale (articolo 600-*quinquies*), violenza sessuale (articolo 609-*bis*), atti sessuali con minorenni (articolo 609-*quater*), corruzione di minorenni (articolo 609-*quinquies*), è punito con la reclusione

da tre a cinque anni. La stessa pena si applica a chi faccia apologia di uno dei delitti sopra citati.

La lettera *n*) dello stesso articolo 1 introduce nel codice penale il nuovo delitto di « Adescamento di minorenni » (articolo 609-*undecies*). La norma prevede che chiunque allo scopo di commettere i reati di cui agli articoli 600 (riduzione in schiavitù), 600-*bis* (prostituzione minorile), 600-*ter* (pornografia minorile) e 600-*quater* (detenzione di materiale pornografico), adesci un minore di anni 16, è punito con la reclusione da uno a tre anni. La disposizione – nella nuova formulazione approvata dalle Commissioni II e III – specifica che per adescamento si intende qualsiasi atto volto a carpire la fiducia del minore attraverso artifici, lusinghe o minacce posti in essere anche mediante l'utilizzo della rete internet o di altre reti o mezzi di comunicazione.

È opportuno segnalare che sul nuovo reato, ora illustrato, si è svolto un ampio dibattito presso le Commissioni II e III, nell'ambito del quale è emersa la necessità di un approfondimento in vista dell'esame in Assemblea, anche in relazione al fatto che, tanto nella legislazione quanto nella giurisprudenza, non risulta adeguatamente chiarita la nozione di « adescamento ». (Secondo una recente pronuncia della Cassazione – n. 15927 del 2009 – tale comportamento potrebbe essere ricondotto nell'alveo del tentativo di sfruttamento o induzione alla prostituzione).

In conclusione, considerando la rilevanza delle norme in esame ai fini della tutela dei minori, propone che la Commissione esprima parere favorevole sul disegno di legge di ratifica della Convenzione di Lanzarote, auspicando che il provvedimento possa rapidamente giungere all'approvazione definitiva.

Jonny CROSIO (LNP) nel condividere le considerazioni del relatore, evidenzia l'opportunità di sollecitare il Governo a concludere accordi bilaterali con altri Stati per impedire o far cessare l'attività di *internet provider* che ospitano contenuti pericolosi, dal momento che, nei casi di

operatori che hanno sede in altri paesi, le sanzioni previste dall'ordinamento interno non hanno efficacia.

Luca Giorgio BARBARESCHI (PdL), *relatore*, ricorda che sono da tempo allo studio strumenti di protezione che superino le difficoltà tecniche che si presentano nei casi indicati dal collega Crosio.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente*, evidenzia che la proposta di parere favorevole è stata approvata all'unanimità.

**Istituzione di campi di ormeggio attrezzati per unità da diporto nelle aree marine protette, nelle aree marine di reperimento e nei tratti di costa sottoposti ad eccessiva pressione turistica ed antropica.**

**Nuovo testo C. 2722 sen. Ranucci, approvata dal Senato.**

(Parere alla VIII Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Gianluca BUONANNO (LNP), *relatore*, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere alla VIII Commissione sulla proposta di legge C. 2722, già approvata dal Senato, e modificata dalla Commissione, in materia di campi di ormeggio attrezzati per unità da diporto nelle aree marine protette.

Le isole minori e alcune aree marine di maggior pregio subiscono, specie nel periodo estivo, una pressione turistica che rischia di comprometterne i valori ambientali. È quindi fortemente avvertita la necessità di promuovere un intervento in queste aree, attraverso la costruzione di campi ormeggio attrezzati ove risulta maggiore la pressione della nautica da diporto.

La proposta di legge, composta da 4 articoli, mira pertanto a promuovere un progetto di infrastrutturazione leggera delle aree marine protette e di reperi-

mento, al fine di dotarle di campi di ormeggio attrezzati che siano idonei alla tutela delle esigenze connesse a tali aree.

L'articolo 1, comma 1, prevede che gli enti gestori delle aree marine protette possano istituire, in regime di esenzione concessoria, campi di ormeggio attrezzati, anche con l'impiego di tecnologie informatiche e telematiche, nelle zone di riserva generale (zone B) o di riserva parziale (zone C) per le unità da diporto autorizzate alla navigazione in tali zone ai sensi del regolamento di organizzazione dell'area marina protetta. I campi di ormeggio, detti anche campi boe, sono aree adibite alla sosta delle unità da diporto, disposti in file ordinate e segnalati per la sicurezza della navigazione. Sono già previsti nei regolamenti di esecuzione e di organizzazione di alcune aree marine protette italiane. I progetti di installazione dei campi di ormeggio sono, in tali casi, sottoposti al parere della locale Capitaneria di porto, la quale provvede con ordinanza per gli aspetti relativi alla sicurezza. Il comma 2 reca quindi le finalità dei campi di ormeggio: riduzione del fenomeno dell'aratura e danneggiamento dei fondali vulnerabili da parte di ancore delle unità da diporto; fruizione regolamentata dell'area; erogazione di un numero limitato di permessi di stazionamento; garanzia della trasparenza dei criteri di accesso attraverso forme di prenotazione non onerosa ed in via telematica. In tale contesto, gli enti gestori dei campi di ormeggio provvedono alla definizione di tariffe orarie e giornaliera di stazionamento e alla destinazione di una quota, pari al 15 per cento degli ormeggi, riservata alle imbarcazioni a propulsione velica.

Il numero degli ormeggi prenotabili non potrà comunque superare il 90 per cento di quelli disponibili, lasciando la quota restante a disposizione delle imbarcazioni in transito.

I proventi dovranno essere destinati, oltre che al recupero delle spese per l'allestimento e la manutenzione dei campi di ormeggio, ad interventi di tutela ambientale dell'area marina, in particolare per servizi di pulizia e raccolta differen-

ziata dei rifiuti e per servizi di sorveglianza e prevenzione contro l'inquinamento marino.

Nell'allestimento dei campi di ormeggio gli enti gestori dovranno, altresì, individuare, per l'ancoraggio sul fondale delle boe, sistemi compatibili con le caratteristiche dei fondali, al fine di assicurare un minore impatto ambientale. Inoltre, potranno prevedere sistemi tecnologicamente avanzati per il monitoraggio remoto degli ormeggi, delle strutture a terra e dei sistemi di raccolta dei rifiuti, al fine di verificarne costantemente il corretto posizionamento e funzionamento.

I commi 9 e 10 danno la possibilità direttamente ai comuni di istituire campi di ormeggio per la tutela e la salvaguardia di particolari tratti di costa sottoposti ad eccessiva pressione turistica, anche non ricompresi nelle aree marine protette o in quelle di reperimento, ma a questi contigui; nei tratti di costa interessati non si prevede l'applicazione del regime di esenzione concessoria.

Entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della proposta di legge in esame, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare dovrà emanare le linee guida per l'applicazione della legge stessa. I comuni dovranno a loro volta redigere mappe ecologiche e di vulnerabilità dei fondali, nonché anche studi di incidenza, ove necessario. Il comma 10 prevede che le disposizioni introdotte dalla proposta in esame rispettino la normativa in materia di difesa del mare e delle aree marine protette.

L'articolo 2 stabilisce che anche nelle aree marine di reperimento i comuni possano istituire campi di ormeggio per le finalità e secondo i criteri indicati nell'articolo 1, con la facoltà di affidamento dell'allestimento e della manutenzione a terzi. Spetterà, invece, alla locale Capitaneria di porto provvedere in merito agli aspetti relativi alla sicurezza della navigazione.

L'articolo 3 dispone che i campi di ormeggio vengano segnalati in base alle indicazioni che i comuni e gli enti gestori acquisiscono dall'Istituto idrografico della

Marina. A tale istituto – oltre che al competente ufficio tecnico dei fari della Marina militare – gli enti gestori devono comunicare la posizione e le caratteristiche dei campi di ormeggio.

L'articolo 4, infine, reca la clausola di invarianza degli oneri finanziari.

In conclusione propone che la Commissione esprima parere favorevole sulla proposta di legge in esame.

Carlo MONAI (IdV) considera assolutamente condivisibili le finalità del provvedimento. Sottopone peraltro all'attenzione della Commissione l'opportunità di evidenziare l'esigenza di definire principi di tariffazione relativi allo stazionamento nei campi di ormeggio che siano omogenei a livello nazionale.

Vincenzo GAROFALO (PdL) in relazione ai temi affrontati dalla proposta di legge in esame, segnala che in numerosi casi sussistono difficoltà di accesso alle aree protette. Per quanto concerne il rilievo del collega Monai, pur comprendendo le ragioni a favore di un omogeneità dei criteri di tariffazione, ritiene che la soluzione individuata dalla proposta di legge, che affida la determinazione di tariffe agli enti gestori, vale a dire soggetti incaricati di istituire i campi di ormeggio attrezzati, risulti appropriata.

Gianluca BUONANNO (LNP), *relatore*, conferma la propria proposta di parere, ritenendo che la determinazione delle tariffe debba essere demandata a livello decentrato.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

**La seduta termina alle 15.40.**

#### INDAGINE CONOSCITIVA

*Mercoledì 13 gennaio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.*

**La seduta comincia alle 14.40.**

#### Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.

*(Seguito dell'esame del documento conclusivo e rinvio)*

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Vincenzo GAROFALO (PdL), nell'esprimere apprezzamento per l'impostazione generale e la completezza del documento conclusivo, ritiene che con tale atto la Commissione debba fornire indirizzi per interventi che assicurino il potenziamento della rete aeroportuale italiana e permettano di garantire agli utenti condizioni di mobilità adeguate. Osserva in proposito che dall'indagine è emerso che in diversi casi il funzionamento degli aeroporti italiani non risulta soddisfacente, per cui l'obiettivo da perseguire è quello di un pieno utilizzo degli scali medesimi. Per altro verso la realizzazione degli aeroporti nelle diverse aree del Paese non si è verificata in modo omogeneo, per cui, mentre sono comprensibili le preoccupazioni per una parcellizzazione della rete aeroportuale nazionale, sulla base di spinte localistiche, occorre al tempo stesso evitare di adottare decisioni che significhino, per parti importanti del territorio del Paese, l'isolamento o l'esigenza di ripiegare su modalità di trasporto alternative rispetto al traffico aereo. Sotto questo profilo occorre a suo avviso non tanto soffermarsi sull'alternativa tra permettere o escludere la costruzione di nuovi aeroporti, quanto piuttosto ribadire il criterio, bene evidenziato nel documento conclusivo, per cui deve essere assicurata la sostenibilità economica degli aeroporti e, di conseguenza, la realizzazione di nuovi scali deve essere subordinata alla verifica della sussistenza di condizioni di mercato adeguato. Si tratta pertanto non di un problema territoriale, ma di condizioni di sostenibilità economiche e finanziarie. Per

questa ragione dal documento finale non deve emergere l'indicazione categorica che non si devono realizzare nuovi aeroporti, quanto piuttosto quella che non bisogna creare nuovi aeroporti che non siano sostenibili, con la conseguenza di determinare la dispersione di rilevanti risorse pubbliche, e che provochino fenomeni di cannibalismo rispetto ad altri aeroporti esistenti. Osserva peraltro che il testo del documento è in linea con questa impostazione. Richiama in particolare i passaggi in cui si evidenzia l'esigenza di assicurare il diritto alla mobilità e la prestazione di servizi che hanno principalmente rilevanza sociale. Osserva altresì, con specifico riferimento alla condizione della Sicilia, che vi sono aree in cui la carenza delle infrastrutture stradali, autostradali e ferroviarie rende necessario poter disporre di un aeroporto vicino, anche tenuto conto del fatto che i costi di costruzione di un aeroporto risultano notevolmente inferiori a quelli necessari per la realizzazione di altre infrastrutture di trasporto. In conclusione ritiene pertanto che dal documento che la Commissione approverà dovrà emergere non il divieto alla realizzazione di nuovi aeroporti ma la possibilità di prevederla soltanto nei casi in cui le condizioni del territorio, in primo luogo sotto il profilo infrastrutturale, lo richiedano. Rileva quindi l'opportunità di integrare il testo del documento con considerazioni più dettagliate in materia di trasporto aereo di merci, riprendendo indicazioni emerse nel corso dell'indagine conoscitiva, tra cui in particolare l'opportunità di destinare in modo specifico alcuni aeroporti al traffico di merci e anche di realizzare un vero e proprio *hub* per il traffico di merci. Per quanto riguarda la parte del documento relativa ai servizi, segnala che uno degli elementi problematici più rilevanti va individuato nell'esiguità delle sanzioni attualmente previste a carico dei fornitori dei servizi medesimi, che dovrebbero pertanto essere incrementate.

Mario VALDUCCI, *presidente*, anche in relazione agli elementi evidenziati dal col-

lega Garofalo, fornisce indicazioni in ordine alle modalità di svolgimento del dibattito, auspicando che la Commissione possa pervenire all'approvazione del documento conclusivo entro la fine di gennaio.

Marco DESIDERATI (LNP) pur ribadendo l'apprezzamento nel suo complesso della proposta di documento conclusivo presentata dal presidente Valducci, esprime a nome del proprio gruppo contrarietà rispetto alle affermazioni, contenute nel paragrafo relativo agli *slot* e agli accordi bilaterali, con le quali si valuta in modo favorevole la possibilità di una commercializzazione delle bande orarie. Ritiene innanzitutto non chiaro a quali *slot* faccia riferimento l'ipotesi di commercializzazione, dal momento che gli *slot* inutilizzati sono perduti dal vettore aereo ai quali erano stati assegnati. Ritiene inoltre del tutto inappropriato prospettare l'iscrizione nel bilancio delle compagnie aeree di un attivo corrispondente a *slot* che possono essere ceduti, dal momento che ciò significherebbe gonfiare i bilanci delle compagnie, che hanno ricevuto tali *slot* gratuitamente. L'ipotesi prospettata, inoltre, si tradurrebbe in un premio per le compagnie che, pur avendo a disposizione *slot*, non gli utilizzano. Al contrario ritiene che il documento in esame debba dare indirizzi per un miglioramento delle condizioni del traffico aereo nell'ottica degli utenti e, da questo punto di vista, occorre mirare ad assicurare che gli *slot* siano effettivamente e pienamente utilizzati, piuttosto che farne derivare un valore economico, ad esclusivo beneficio dei vettori. In conclusione pertanto richiede la soppressione del capoverso indicato.

Giacomo TERRANOVA (PdL) con riferimento all'intervento del collega Desiderati, puntualizza che i vettori non sono proprietari degli *slot*, che devono restituire al coordinatore. Pertanto le considerazioni del collega Desiderati si riferiscono ad un rischio soltanto ipotetico. Condivide peraltro l'esigenza di prestare adeguata attenzione, nel caso in cui fossero adottati

provvedimenti che permettessero la commercializzazione degli *slot* utilizzati in scarsa misura e poco interessanti sotto un profilo gestionale. Sotto un profilo più generale, ribadisce che dal documento conclusivo devono provenire indicazioni utili a superare numerose situazione di competizione impropria, sia tra vettori, sia tra società di gestione aeroportuale, sia tra operatori che forniscono i servizi di *handling*. Per quanto riguarda infine la questione già da lui affrontata nella seduta di ieri e ripresa nella seduta odierna dal collega Garofalo, sottolinea che gli aeroporti italiani non sono stati realizzati sulla base di un programma, ma sono sorti in modo spontaneo, per cui la situazione attuale non risponde certamente a criteri di ottimale funzionamento della rete aeroportuale. Da questo punto di vista, quindi, l'obiettivo da perseguire non è tanto il divieto di costruire nuovi aeroporti, quanto piuttosto l'introduzione di misure idonee a razionalizzare la rete aeroportuale nel suo complesso, tenendo conto delle specifiche e differenziate esigenze dei singoli territori.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame del documento conclusivo ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.10.**

*N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.*

#### INTERROGAZIONI

*Mercoledì 13 gennaio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo GIACHINO.*

**La seduta comincia alle 15.10.**

**5-01821 Contento: Obbligatorietà della patente nautica e del requisito della maggiore età per la conduzione degli acquascooter.**

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Manlio CONTENUTO (PdL), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto. Osserva che la sperimentazione avrebbe dovuto costituire la base di riferimento per la formulazione della disciplina. Al contrario, le misure adottate, richiamate nella propria interrogazione, creano gravi difficoltà per le imprese, anche in considerazione delle decisioni di spesa da esse già assunte e sicuramente comportano effetti negativi in relazione al turismo. Osserva altresì che avrebbero potuto essere utilizzati altri strumenti per escludere l'uso improprio degli acquascooter, che possono essere indubbiamente pericolosi, piuttosto che prevedere requisiti e restrizioni che di fatto si traducono in una forte limitazione alla possibilità di svolgere le attività imprenditoriali connesse a questi mezzi e assai rilevanti sotto il profilo dello sviluppo del settore turistico.

**5-01928 Delfino: Inefficienza nelle modalità di espletamento dei controlli aeroportuali nello scalo di Roma Fiumicino.**

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Teresio DELFINO (UdC), replicando, dichiara di prendere atto delle scuse offerte dal rappresentante del Governo; evidenzia peraltro che l'oggetto della propria interrogazione non è tanto un disagio personale, quanto l'esistenza negli aeroporti di gravi disfunzioni che ricadono a danno dei passeggeri. Sottolinea in particolare che nell'episodio evidenziato nella propria interrogazione, erano presenti diversi addetti al servizio che sono rimasti inoperativi per

tutto il tempo in cui i passeggeri, che in numerosi casi dovevano in fretta raggiungere i cancelli per l'imbarco, sono rimasti in fila per effettuare le operazioni di controllo presso l'unica linea aperta. Altrettanto incomprensibile ritiene che sia l'impossibilità di poter parlare con il responsabile del servizio. In conclusione, ritiene che al di là dei proclami del ministro Brunetta, occorre effettivamente garantire che tutti i fornitori di servizi pubblici assicurino una prestazione dei servizi stessi che rispetti le esigenze fondamentali degli utenti.

**5-02120 Laganà Fortugno: Progressivo ridimensionamento del trasporto merci su ferrovia.**

Carlo MONAI (IdV), in accordo con i proponenti, chiede di sottoscrivere l'interrogazione n. 5-02120.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Carlo MONAI (IdV), replicando, sottolinea l'importanza dell'intermodalità, non soltanto portuale ma anche ferroviaria, mentre ribadisce, come è a tutti noto, che il trasposto su gomma risulta pericoloso e altamente inquinante. Nell'accettare di buon grado le precisazioni del rappresentante del Governo in merito ai livelli di incidentalità stradale, osserva peraltro che è indubitabile, che, come affermato nell'interrogazione, il trasporto di merci su ferrovia ha subito in Italia un fortissimo ridimensionamento. Ritiene che questa tendenza debba essere invertita e, a tal fine, reputa necessarie misure di incentivazione tempestive e appropriate. Osserva altresì che tali misure debbano essere concordate tra lo Stato e le regioni, per garantirne la piena efficacia.

**5-02127 Laganà Fortugno: Riduzione dei servizi ferroviari in Calabria e per la Sicilia in conseguenza all'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario.**

Carlo MONAI (IdV), in accordo con i proponenti, chiede di sottoscrivere l'interrogazione n. 5-02127.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*). Ricorda altresì che l'Italia ha subito negli ultimi quindici anni una perdita di numerosi punti di PIL e della rilevante ricchezza ad essi corrispondente a causa di politiche inadeguate o decisamente errate nel settore delle infrastrutture e in quello energetico.

Carlo MONAI (IdV) replicando, osserva che, nonostante molti progetti di potenziamento dei collegamenti richiamati nella risposta del rappresentante del Governo, dalla risposta stessa emerge che la loro attuazione di fatto risulta assai difficile per l'assenza di risorse. In proposito richiama l'enorme risorse di finanziamento che il Governo intende concentrare sulla realizzazione del ponte sullo Stretto. In ogni caso si riserva di riportare ai colleghi Laganà Fortugno e Misiti, che hanno predisposto l'interrogazione e che conoscono molto bene le condizioni dei territori ivi presi in considerazione, le informazioni fornite nella risposta del rappresentante del Governo.

**5-02198 Bergamini: Difficoltà per i viaggiatori relative allo spostamento dei propri bagagli nelle stazioni ferroviarie.**

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

Deborah BERGAMINI (PdL), replicando, dichiara di apprezzare l'opera di riqualificazione di numerose stazioni ferroviarie. Ribadisce pertanto che, nonostante l'ampia diffusione dei *trolley*, molti passeggeri e, in particolare, le persone anziane, si trovano in una situazione di effettivo e forte disagio per l'assenza di adeguati servizi di spostamento dei bagagli. Auspica pertanto l'adozione da parte del Governo e del gruppo Ferrovie dello Stato di misure idonee a superare tali disagi.

**5-02208 Barbareschi: Obsolescenza e inadeguatezza del sistema ferroviario della regione Sardegna.**

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*). In conclusione dichiara la propria disponibilità a rendere possibile un incontro tra le parti interessate alle questioni sollevate nell'interrogazione e, in particolare, tra RFI e i responsabili della regione Sardegna.

Luca Giorgio BARBARESCHI (PdL), replicando, sottolinea l'importanza dei temi evidenziati nella propria interrogazione e rileva che le regioni, pur avendo la competenza sulla programmazione dei servizio ferroviari regionali, in numerosi casi non sono in condizione di garantire un livello dei servizi adeguato. Per questo ritiene assai importanti le indicazioni programmatiche contenute negli allegati alla risposta fornita dal rappresentate del Governo, nonché l'impegno di quest'ultimo ad attivarsi per favorire il confronto tra il

Gruppo Ferrovie dello Stato e la regione Sardegna.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 15.40.**

**AVVERTENZA**

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

*INTERROGAZIONI*

*5-01859 Nastri: Esclusione dei rappresentanti degli enti locali piemontesi dalla commissione aeroportuale di Malpensa.*

*5-02186 Nastri: Mancata osservanza, nei tratti autostradali, della disposizione del codice della strada che obbliga i conducenti di veicoli a percorrere la corsia di destra.*

## ALLEGATO 1

**Interrogazione n. 5-01821 Contento: Obbligatorietà della patente nautica e del requisito della maggiore età per la conduzione degli acquascooter.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Per quanto riguarda la questione evidenziata relativa alla sperimentazione, in deroga al vigente dettato normativo, della conduzione delle moto d'acqua e mezzi simili destinati in via esclusiva al noleggio o locazione da parte di soggetti sprovvisti di patente nautica va ricordato che tale progetto ha coinvolto attivamente sia il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia il Comando generale delle Capitanerie di porto.

Va tuttavia preliminarmente osservato che la previsione legislativa in materia è stata mossa dall'intento prevalente di tutelare la sicurezza della navigazione e la salvaguardia, della vita umana in mare in tema di pubblica fruizione degli spazi marittimi.

Gli acquascooter, per via delle loro peculiarità tecnico/strutturali, sono mezzi potenzialmente idonei a navigare ad una ridotta distanza dalle coste, in aree quindi densamente frequentate da bagnanti cui è necessario rivolgere una opportuna e precauzionale tutela.

I requisiti della maggiore età e del possesso della relativa patente nautica, che presuppongono un grado di maturità minimo oltre che competenze tecniche accertate, costituiscono quindi un effetto di contrasto preventivo nei confronti di un uso improprio dei mezzi nautici in questione.

L'ipotesi di distinguere l'uso del mezzo da parte del privato dalla sua fruizione in forza di un atto negoziale di noleggio deve necessariamente essere collocato nell'am-

bito di specifiche previsioni normative che devono vedere coinvolte le Autorità marittime quale soggetto legittimato a predisporre una regolamentazione tecnica con specifica Ordinanza di polizia marittima.

Dovranno poi essere individuati in ambito locale i circuiti destinati in via esclusiva alla navigazione degli acquascooter e sottraendo di conseguenza detti spazi ad ogni diverso uso pubblico con il necessario coinvolgimento degli enti locali cui spetta la gestione del demanio marittimo.

Va ricordato, tra l'altro, che il Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare ha regolato la materia ponendo uno specifico limite di navigazione dei mezzi in questione di distanza minima dalla costa.

La questione che è stata qui brevemente ricordata, è stata oggetto di un'analisi da parte di un gruppo di lavoro che ha visto coinvolti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le Capitanerie di porto, UCINA, ASSONAUTICA e rappresentanti dell'Associazione Ceto Medio. Tale gruppo aveva deciso di avviare il programma di sperimentazione cui si fa riferimento nell'interrogazione.

Nel corso di tale lavoro si sono riscontrate alcune difficoltà che hanno portato alla necessario protrarsi delle analisi.

In particolare è stato tenuto conto dell'attuale periodo di crisi economica temperando il necessario sostegno alle imprese di settore con la tutela del pubblico interesse. Inoltre, è stata rilevata la difficoltà di determinare il rischio speci-

fico connesso all'uso di moto d'acqua e dei loro differenziali rispetto ad altre tipologie di unità da diporto.

Va ricordato, difatti, che gli acquascooter non sono soggetti ad obbligo di immatricolazione e registrazione e un eventuale calcolo sulla loro numerosità è pertanto basato su stime. Determinare poi quale percentuale sia effettivamente in uso in un dato periodo di tempo è questione ancora più complessa.

Di queste valutazioni si dovrà tenere conto nel programma proposto al fine della definizione di un protocollo di sperimentazione che comprenda gli standard di esercizio dell'attività anche con riguardo alla tutela della sicurezza della navigazione, del benessere dei turisti, dei bagnanti e dell'ambiente compreso l'inquinamento acustico.

Nell'ambito del lavoro avviato di concerto con gli organi del Ministero e delle Capitanerie di porto resta oggi da esaminare l'insieme delle problematiche di carattere giuridico per individuare l'idoneo contesto normativo in cui inserire il progetto di sperimentazione in questione.

Tale regime normativo parrebbe potersi configurare, tra le varie ipotesi, più propriamente in analogia a quanto oggi in uso in Spagna. In tale regime normativo le imprese/cooperative verrebbero ad esercitare la propria attività in specchi acquei in concessione, delimitati e chiaramente segnalati, nel cui ambito sarebbe prevista l'esenzione dall'obbligo di possesso della patente nautica arrivando in tal modo a contemperare le esigenze imprenditoriali con l'imprescindibile rispetto della sicurezza della navigazione e delle persone.

## ALLEGATO 2

**Interrogazione n. 5-01928 Delfino: Inefficienza nelle modalità di espletamento dei controlli aeroportuali nello scalo di Roma Fiumicino.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento all'episodio evidenziato dall'onorevole interrogante, e per il quale a nome del Governo mi scuso è stato sentito l'Enac – Ente nazionale per l'aviazione civile che ha riferito di non poter fornire specifici elementi di chiarimento in quanto nell'atto medesimo non si sono resi disponibili elementi sufficienti per compiere una verifica puntuale dell'accaduto. Nello specifico, non è stato indicato il Terminal aeroportuale presso il quale si sarebbe verificato il disservizio per l'attesa dei controlli di sicurezza.

Tuttavia, l'ente garantisce la propria collaborazione ad avviare gli opportuni accertamenti non appena potrà disporre di tale indispensabile dato.

Tanto premesso, si rappresenta che l'Enac, nonostante non abbia responsabi-

lità diretta sulla gestione organizzativa dei servizi di sicurezza, opera una continua attività di monitoraggio sull'efficacia dei controlli attraverso i propri ispettori aeroportuali.

L'episodio, pertanto, è stato rappresentato ai responsabili interessati affinché pongano in essere le attività idonee ad assicurare che i controlli si svolgano in maniera maggiormente puntuale ed efficiente.

Infine, nonostante il gestore aeroportuale non abbia l'obbligo di garantire la reperibilità di un responsabile *security* su richiesta di un passeggero, l'Enac ha attivato tutte le azioni utili a chiarire le motivazioni per cui il colloquio richiesto non sia stato concesso.

## ALLEGATO 3

**Interrogazione n. 5-02120 Laganà Fortugno: Progressivo ridimensionamento del trasporto merci su ferrovia.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Vorrei premettere, riferendomi ad alcuni dati citati nel testo dell'interrogazione, che le varie iniziative sulla sicurezza stradale dal 2002 ad oggi a partire dalla patente a punti hanno consentito di ridurre i casi di mortalità ben sotto i 5000.

Tanto premesso, va rilevato che in Italia, nel trasporto ferroviario delle merci, i servizi a mercato economicamente sostenibili sono concentrati nelle aree interessanti le direttrici europee, i valichi e la zona della Pianura Padana, dove si registra, infatti, una forte presenza di imprese tra loro concorrenti, che operano nel settore.

La riduzione delle risorse pubbliche disponibili per il finanziamento degli obblighi di servizio merci verso il Sud e la Sicilia e la persistente contrazione della domanda conseguente alla nota situazione di crisi economica, hanno reso necessaria una riorganizzazione dei servizi ferroviari merci sulla base delle reali esigenze e dimensioni del mercato, nonché dell'entità di risorse economiche messe a disposizione dallo Stato.

Tale esigenza emerge soprattutto per il traffico cosiddetto « diffuso » (a carro singolo o gruppi di carri), per il quale Trenitalia sta proseguendo l'attuazione di un nuovo sistema di offerta che prevede l'attestamento di questo tipo di trasporti su alcune Piattaforme Logistiche (nel Sud ne

sono state individuate quattro: Catania, Bari, Cosenza e Marcianise) dalle quali è possibile prevedere soluzioni alternative per la presa/riconsegna nelle località di origine/destinazione dei trasporti.

Relativamente al trasporto intermodale ed in particolare per il porto di Gioia Tauro, citato dall'onorevole interrogante, va ricordato che questo è uno dei principali porti di *transshipment* del Mediterraneo, sistema che prevede il trasferimento (sbarco/reimbarco) di contenitori dalle grandi navi portacontainers (navi madri) su imbarcazioni di dimensioni minori (cosiddette navi *feeder*).

Sebbene Ferrovie dello Stato abbia sostenuto l'attività di trasporto da/per Gioia Tauro attraverso il miglioramento delle condizioni infrastrutturali a servizio del porto e con politiche commerciali di particolare favore, l'intermodalità nave-ferro risulta fortemente penalizzata dalle condizioni economiche più favorevoli offerte dal trasporto marittimo attraverso le autostrade del mare.

Ricordando la politica di sostegno dell'alternativa modale marittima che mira a promuovere il ricorso alle « autostrade del mare », si evidenzia che il legislatore ha previsto lo strumento dell'ecobonus. Si tratta in sostanza della misura introdotta dalla legge n. 265/2002 che ha previsto finanziamenti per la promozione dell'in-

termodalità, in particolare le autostrade del mare e il cabotaggio marittimo.

I limiti di Bilancio non hanno frenato le intenzioni del Ministro di rifinanziare gli incentivi tramite il cosiddetto ferrobonus, ma posso assicurare l'Onorevole interrogante che si sta esaminando la

possibilità di usare parte dei fondi dell'ecobonus a questo tipo di iniziativa. Da ultimo posso assicurare che, nella ridefinizione del Piano Nazionale della Logistica, il potenziamento dell'intermodalità sarà una delle strategie prioritarie.

## ALLEGATO 4

**Interrogazione n. 5-02127 Laganà Fortugno: Riduzione dei servizi ferroviari in Calabria e per la Sicilia in conseguenza all'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario.**

**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione all'atto parlamentare sopra citato, riguardante i servizi ferroviari di media/lunga percorrenza da/per la Calabria e Sicilia previsti con il nuovo orario del 13 dicembre 2009, Ferrovie dello Stato hanno fornito i seguenti elementi informativi.

Con l'orario del 13 dicembre 2009, non è intervenuta alcuna modifica all'offerta Eurostar tra la Calabria e Roma, che continua a prevedere 4 coppie di treni/giorno (per un totale di 8 treni). Per una di queste coppie, l'ES Fast 9372/9377 Roma-Reggio Calabria e viceversa (effettuata con materiale ETR 600) è stata attuata – già da dicembre 2008 – una velocizzazione nella tratta Roma-Lamezia Terme, che consente un risparmio di circa un'ora di percorrenza sull'intero tragitto.

Nella prossima primavera – con l'immissione in esercizio di ulteriori convogli ad assetto variabile (ETR 600) – è in programma un incremento dell'offerta « Frecciargento » sulla direttrice da/per la Calabria, con una nuova coppia di ES Fast Roma-Lamezia Terme (e viceversa);

Anche per i collegamenti ferroviari di media-lunga percorrenza da/per la Sicilia-Calabria verso il Centro-Nord del Paese – che fanno parte del Servizio Universale e, quindi, usufruiscono del contributo pubblico – l'offerta commerciale, è rimasta invariata rispetto al precedente orario e prevede:

2 coppie di collegamenti diurni giornalieri sulla relazione Palermo-Siracusa-Roma (e viceversa);

3 coppie di collegamenti giornalieri notturni sulle relazioni Palermo-Torino-Milano-Venezia, con sezioni da/per Siracusa (e viceversa);

2 coppie di collegamenti giornalieri notturni sulla relazione Roma-Sicilia (e viceversa), di cui una su Palermo e l'altra su Siracusa;

1 coppia di collegamenti notturni (periodica) sulla relazione Agrigento-Roma-Milano (e viceversa).

Relativamente, infine, a quanto affermato dall'Interrogante circa « ...lo spostamento al deposito locomotive di Napoli del lavoro dei treni Eurostar a svantaggio di quello di Reggio Calabria. . . » si fa presente che – già dallo scorso mese di novembre – Trenitalia e le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative hanno convenuto di assegnare agli impianti della Calabria i servizi della relazione Napoli-Reggio Calabria effettuati con materiale Eurostar, originariamente assegnati all'impianto di Napoli.

Nello specifico, si è concordato che, nell'ambito della procedura di ripartizione dei servizi degli equipaggi, fosse predisposto un modello che prevedesse « di articolare i servizi effettuati con materiale "pendolino (ETR 600)" a sud di Napoli, su Reggio Calabria e quando necessario su Paola ».

Per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria, si evidenzia che lo studio di fattibilità AV/AC Battipaglia – Paola – Reggio Calabria, sviluppato nel 2005, ha

individuato una prima fase funzionale dell'intervento, costituito da una variante di tracciato nella tratta più accidentata della linea, tra Ogliastro e Sapri, e da interventi di *upgrading* e velocizzazione della linea Battipaglia-Reggio Calabria. Tale fase funzionale consentirebbe di percorrere la distanza da Roma a Reggio Calabria in circa 4h e 15'.

Il costo della variante Ogliastro-Sapri ammonta a 3.270 milioni di euro.

La progettazione preliminare della variante Ogliastro-Sapri ammonta a 7 milioni di euro ed è inserita nel Contratto di Programma 2007-2011, aggiornamento 2009, in tabella A « opere in corso » men-

tre la somma occorrente per il completamento della progettazione e per la sua realizzazione per un importo di 3.263 milioni di euro è inserita fra le opere programmatiche.

Attualmente, è in corso la pianificazione dell'attività di progettazione preliminare della variante Ogliastro-Sapri.

La progettazione e la realizzazione della Linea AV/AC tra Sapri e Reggio Calabria, sono inserite fra le opere programmatiche.

La pianificazione dell'intervento è condizionata dall'effettiva disponibilità delle risorse finanziarie necessarie alla sua realizzazione.

## ALLEGATO 5

**Interrogazione n. 5-02198 Bergamini: Difficoltà per i viaggiatori relative allo spostamento dei propri bagagli nelle stazioni ferroviarie.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle questioni evidenziate nel testo della sua interrogazione riguardanti l'assenza di carrelli portabagagli nelle piccole e medie stazioni, si ricorda che il Gruppo Ferrovie dello Stato ha avviato, nel corso degli ultimi anni, una consistente opera di riqualificazione e valorizzazione di tutte le stazioni ferroviarie.

Tale azione è rivolta a rilanciare il mondo delle stazioni nel suo complesso, trasformando questi grandi o piccoli patrimoni nazionali con caratteristiche monofunzionali a siti sempre più parte fondamentale di un avanzato sistema integrato con strutture e servizi (parcheggi per auto private, aree dedicate ai mezzi di trasporto su gomma, servizi vari) mirati allo sviluppo del trasporto intermodale.

Grazie alla evoluzione delle tecnologie inoltre anche le stazioni minori sono dotate di un sistema di controllo della circolazione, di diffusione della informazione al pubblico e di sorveglianza, che ne garantiscono la sicurezza e l'efficienza del servizio.

Decisivo, nell'ottica dell'orientamento al cliente, risulta il rapporto di crescente collaborazione sviluppato da RFI in particolare con le istituzioni e gli enti locali, volto a realizzare tutti quegli interventi che possono migliorare sia le condizioni di accesso in particolare per i portatori di handicap e per quella clientela caratterizzata da deficit fisici anche temporanei, sia il *comfort* degli spazi di attesa indipendentemente dalle dimensioni delle stazioni.

Per quanto riguarda l'assenza di carrelli portabagagli, Ferrovie dello Stato fa presente che tale servizio, diffuso nelle grandi e medie stazioni, non è stato più rinnovato perché è risultato sempre meno utilizzato in considerazione della crescente diffusione delle valigie *trolley* da parte della clientela.

Ovviamente tale scelta potrà essere riconsiderata laddove emergesse una effettiva domanda da parte della clientela per tale servizio.

## ALLEGATO 6

**Interrogazione n. 5-02208 Barbareschi: Obsolescenza e inadeguatezza del sistema ferroviario della regione Sardegna.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Si premette, innanzitutto, che la programmazione dei servizi regionali è di competenza delle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da specifici Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti – fra l'altro – il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, anche sulla base delle risorse economiche rese disponibili.

Per quanto riguarda invece lo stato di attuazione degli interventi di potenziamento in corso e programmati da RFI sulla rete ferroviaria della Sardegna, previsti dal Contratto di programma 2007-2011 tra Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana, aggiornamento 2009, si riporta di seguito lo stato degli interventi nei loro diversi stadi di avanzamento ed in relazione alle risorse finanziarie disponibili così come previsto dal Contratto di Programma.

Mentre per il dettaglio e per brevità di esposizione rimando alla nota tecnica – Allegato A – predisposta da Ferrovie dello Stato che rimetto a disposizione della Commissione, cito gli interventi in questione che riguardano, in sintesi, il raddoppio Decimomannu-San Gavino, attivato già nel 2007 e per cui sono ancora in corso ulteriori lavori con il contributo della Regione, il potenziamento e la velocizzazione della linea San Gavino. Sassari-Olbia, la riqualificazione ed il potenziamento degli impianti aperti al pubblico

presso alcune stazioni tra cui la fermata per l'aeroporto di Cagliari Elmas prevista per il 2011.

Oltre ai lavori citati, con finanziamento regionale a carico di fondi stanziati con Del. CIPE 20/2004 e 35/2005, tramite apposita Convenzione stipulata con la Regione Autonoma Sardegna, sono stati avviati una serie di piccoli interventi sulle tratte a nord di Oristano che maggiormente necessitano di miglioramenti infrastrutturali.

Il dettaglio degli interventi ed il relativo stato di attuazione è riportato nella tabella – Allegato B – che allego alla presente risposta.

Vanno altresì rilevati gli interventi di soppressione Passaggi a Livello.

Difatti, nell'ambito del Programma di Soppressione dei Passaggi a Livello, finalizzato a garantire la regolarità del traffico ferroviario e ad incrementare gli *standards* di sicurezza della circolazione stradale interferente con le linee ferroviarie, sono stati individuati 7 Passaggi a Livello della linea Cagliari-Golfo degli Aranci ricadenti nei Comuni di Solarussa (Oristano), Bauladu (Oristano), Norbello (Oristano), Borre (Nuoro) e Torralba (Sassari).

La soppressione di tali Passaggi a Livello è stata concordata con l'Amministrazione Provinciale di Sassari e con le Amministrazioni Comunali di Solarussa (Oristano), Bauladu (Oristano), Norbello (Oristano), Borre (Nuoro) e Torralba (Sassari). Per tali interventi si è conclusa la Confe-

renza dei Servizi, sono stati approvati i progetti esecutivi e si è in attesa dell'approvazione degli schemi di convenzione da parte degli Enti competenti, contestualmente si sta procedendo alle fasi propedeutiche all'attività negoziale.

In allegato alla presente – Allegato C – vengono descritti nel dettaglio gli interventi di abolizione dei passaggi a livello il cui costo complessivo ammonta a milioni di euro 9,3 e la ultimazione di tutte le opere è prevista entro il 2011.

## ALLEGATO A

**Stato di avanzamento degli interventi sulla rete ferroviaria della Sardegna**

1) Raddoppio Decimomannu-San Gavino:

il raddoppio Decimomannu-San Gavino ha un'estesa complessiva di 39 km, di cui circa 26 km in affiancamento alla linea esistente e 13 km in variante, e comprende la nuova stazione di San Gavino.

Sulla tratta Decimomannu-San Gavino il progetto comprende la soppressione di 32 passaggi a livello e l'adeguamento delle stazioni di Serramanna e Sanluri Villasor e Samassi.

L'intervento è stato attivato a dicembre 2007. Attualmente sono in corso i lavori di complemento nelle stazioni di Villasor, Serramanna e Samassi, per le quali è stato necessario apportare varianti al progetto originario in dipendenza delle richieste avanzate dalle Amministrazioni locali, con costi aggiuntivi finanziati in parte dalla Regione per un importo di 4,5 milioni di euro.

Il Contratto di Programma 2007-2011, aggiornamento 2009, include il progetto in tabella A « opere in corso », con un costo complessivo di circa 215 milioni di euro (escluso il costo del contenzioso).

Il completamento dei lavori è previsto entro luglio 2010.

2) Potenziamento e velocizzazione della relazione San Gavino – Sassari-Olbia:

l'intervento è finalizzato alla riduzione dei tempi di percorrenza sulla « dorsale sarda ».

Il CIPE nel 2004 ha approvato lo studio di fattibilità e avviato la progettazione preliminare, che ha consentito di individuare otto varianti di tracciato per la

linea San Gavino – Sassari-Olbia. Successivamente, in considerazione del notevole costo dagli interventi, è stato avviato un processo di ottimizzazione tecnico-economica, che ha permesso, a fronte di una riduzione del costo superiore al 50 per cento, un contenimento dei tempi di percorrenza superiore al 70 per cento di quelli previsti dalla progettazione preliminare. Il progetto così ottimizzato prevede cinque varianti, che complessivamente riducono la distanza lungo la linea ferroviaria fra Cagliari e Sassari di circa 15 km e il tempo di percorrenza di circa 18.

Il contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2009, include il progetto tra le opere programmatiche, con un costo di circa 609 milioni di euro. La sua pianificazione è condizionata dall'effettiva disponibilità delle risorse finanziarie necessarie.

3) Riqualificazioni e potenziamenti impianti aperti al pubblico:

sulla rete Sarda, è stato avviato un programma per la riqualificazione dei principali scali passeggeri e per la creazione di aree di interscambio ferro/gomma. Si tratta di interventi di manutenzione straordinaria e realizzazione di pensiline, marciapiedi, sottopassi e parcheggi nelle stazioni di Macomer, Abbasanta, Oristano, Villamassargia, Siliqua e di realizzazione di tre fermate del servizio metropolitano Cagliari – Decimomannu.

È inoltre prevista:

la realizzazione di una fermata per l'aeroporto di Elmas;

un intervento di *restyling* nella stazione di Cagliari, inserita nel circuito Centostazioni;

l'arretramento della stazione di Olbia.

Sono stati ultimati i lavori di adeguamento delle stazioni di Macomer, Abbasanta, Oristano, Siliqua e Villamassargia nonché delle nuove fermate del servizio metropolitano tra Cagliari e Decimomannu, aperte all'esercizio con l'orario estivo 2009. Anche l'intervento di *restyling* della stazione di Cagliari è stato ultimato a fine 2008.

Sono stati appaltati i lavori previsti per la nuova fermata dell'aeroporto di Elmas. La stazione di Olbia è in corso di progettazione definitiva, a cui seguirà la Conferenza di Servizi.

L'attivazione della fermata per l'Aeroporto di Elmas è prevista entro il 2011 e la programmazione degli interventi per la nuova stazione di Olbia sarà possibile a conclusione della CdS.

Il costo complessivo degli interventi è di circa 38 milioni di euro. I finanziamenti sono in parte a carico del CdP, in parte dei fondi comunitari FESR e in parte del fondo di rotazione recato dalla legge 183/87 (PON).

## ALLEGATO B

## Ulteriori interventi

Importo (x1.000)	Descrizione Sintetica	Stato di Avanzamento
4.938	Soppressione 1 PL a SIMAXIS e 1 PL a SASSARI	Approvato CdS, Appaltato
5.040	Soppressione 2 PL Oschiri	Approvato CdS, Appaltato
3.887	Sottopassaggi di stazione di Paulilatino e Solarussa	Approvato, Appaltato
1.095	Itinerari ingresso a 60km/h Paulilatino e Solarussa	Approvato, Appaltato
1.050	Istituzione Rango "C"	Ultimato, Attivato 31 luglio 2008
0,945	Rettifiche di tracciato fra Bauladu e Abbasanta	Approvato, Appaltato
7.015	Soppress. 1 PL ad ARDARA e 2 PL a SASSARI	Approvato in CdS, Appaltato

ALLEGATO C

**Programma soppressione passaggi a livello**

1) Comune di Solarussa (Oristano): Cavalcaferrovia al Km 104+873 e rampe di raccordo alla viabilità esistente per la soppressione del P.L. sulla linea Cagliari – Golfo degli Aranci al Km 104+723.

2) Comune di Bauladu (Oristano): Cavalcaferrovia al Km 112+666 e rampe di raccordo alla viabilità esistente e viabilità di collegamento per la soppressione dei P.L. sulla linea Cagliari – Golfo degli Aranci ai Km 112+778 e Km 114+131.

3) Comune di Norbello (Oristano): Cavalcaferrovia al Km 131+616 e rampe di raccordo alla viabilità esistente per la

soppressione del P.L. sulla linea Cagliari – Golfo degli Aranci al Km 131+616.

4) Comune di Borore (Nuoro): Cavalcaferrovia al Km 141+444 e rampe di raccordo alla viabilità esistente e viabilità di collegamento per la soppressione del P.L. sulla linea Cagliari – Golfo degli Aranci al Km 141+969.

5) Comune di Torralba (Sassari): Cavalcaferrovia al Km 192+306 e rampe di raccordo alla viabilità esistente e viabilità di collegamento per la soppressione dei P.L. sulla linea Cagliari – Golfo degli Aranci ai Km 191+834 e Km 192+330.