

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### INTERROGAZIONI:

5-02082 Andrea Orlando: Innalzamento degli standard di sicurezza nel trasporto ferroviario di merci pericolose .....	171
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i> .....	180
5-02292 Albonetti: Soppressione di fermata di treni lungo la linea tra Rimini e Bologna .	171
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i> .....	182
5-02464 Bonciani: Rispetto della tutela ambientale in ordine ai lavori di sistemazione dell'area del quartiere « le Piagge » di Firenze, di proprietà di RFI SpA .....	171
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i> .....	183
5-02468 Tullo: Gratuità dell'assistenza che le imprese ferroviarie sono tenute a prestare alle persone con disabilità o mobilità ridotta .....	172
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i> .....	185
5-02470 Lovelli: Condizioni di sicurezza dello scalo ferroviario di Novi Ligure – San Bovo (AL) in relazione al trasporto di merci pericolose .....	172
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i> .....	186
5-02479 Lovelli: Disfunzioni riscontrate nei collegamenti ferroviari sulla direttrice Torino-Genova .....	173
<i>ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)</i> .....	188
5-02499 Grimoldi: Realizzazione della tangenziale est esterna di Milano e prolungamento delle linee metropolitane MM2 e MM3 .....	174
<i>ALLEGATO 7 (Testo integrale della risposta)</i> .....	189

##### COMITATO RISTRETTO:

Disposizioni in favore delle famiglie delle vittime del disastro ferroviario di Viareggio del 29 giugno 2009. C. 3007 Bergamini, C. 3171 Velo e C. 3198 Poli .....	174
Sistemi di mobilità con impiego di idrogeno e carburanti di origine biologica. C. 2184 Boffa e C. 2219 Gioacchino Alfano .....	175

##### SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dei Protocolli di attuazione della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi, con annessi, fatta a Salisburgo il 7 novembre 1991. Nuovo testo C. 2451 Governo e abb., approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	175
---	-----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	179
---	-----

##### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti dell'Unione province d'Italia (UPI) nell'ambito dell'esame del Piano d'azione sulla mobilità urbana (COM (2009) 490 def.) .....	179
---	-----

**INTERROGAZIONI**

Mercoledì 10 marzo 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Mario Mantovani.

**La seduta comincia alle 8.50.**

**5-02082 Andrea Orlando: Innalzamento degli standard di sicurezza nel trasporto ferroviario di merci pericolose.**

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

Andrea ORLANDO (PD), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, che ringrazia per l'articolata ricostruzione degli eventi. Sottolinea che una serie di interventi sono stati realizzati successivamente al verificarsi del disastro ferroviario di Viareggio, il che fa emergere dubbi sulla reale adeguatezza del sistema nel periodo precedente l'incidente. Esprime preoccupazione per il fatto che fino al 30 maggio prossimo non sarà possibile avere alcuna informazione in merito alla tracciabilità dei carri a più alto rischio. Ritene che sia necessario un ripensamento complessivo del sistema di controllo dei carri che trasportano materiali pericolosi e che le recenti notizie sullo smantellamento di importanti centri nazionali di manutenzione di carri ferroviari costituiscano un ulteriore elemento di preoccupazione. A suo giudizio la società Trenitalia si muove in una logica che risponde a criteri di economicità e redditività, non fornendo alcuna indicazione né sulle modalità nelle quali avviene la manutenzione né sugli interventi previsti in caso di incidente. Evidenzia che la tragedia avvenuta a Viareggio impone che sia rivisitato il sistema di controllo del trasporto di merci pericolose, anche al fine di predisporre un'adeguata dotazione orga-

nica. Rileva che dopo le prime dichiarazioni rese dai vertici della società Ferrovie dello Stato e dai rappresentanti del Governo all'indomani dell'incidente di Viareggio, sul tema della sicurezza del trasporto delle merci l'interesse si è notevolmente ridotto e osserva che al di là delle risposte ad eventi di carattere eccezionale, FS Spa e il Governo dovrebbero impegnarsi ad intervenire sulle procedure e sulle metodologie affinché venga tutelata la sicurezza del trasporto ferroviario.

**5-02292 Albonetti: Soppressione di fermata di treni lungo la linea tra Rimini e Bologna.**

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

Sandro BRANDOLINI (PD), in qualità di cofirmatario dell'interrogazione, fa presente che l'interrogazione intende evidenziare le carenze createsi nella tratta Rimini-Bologna per città importanti come Faenza, Forlì, Cesena e anche Rimini, soprattutto negli orari di maggiore frequentazione da parte degli utenti. Sottolinea che queste importanti stazioni hanno bisogno di un collegamento di lunga percorrenza per servire l'utenza soprattutto di tipo pendolare. Evidenzia che le fermate che effettua a Faenza e a Forlì il nuovo treno Intercity, istituito dal 1° marzo 2010, non risolvono le carenze che si creano all'utenza pendolare nella fascia mattutina e serale. Ritene quella resa dal rappresentante del Governo una prima risposta, tuttavia insufficiente e si riserva di presentare ulteriori atti di sindacato ispettivo al riguardo.

**5-02464 Bonciani: Rispetto della tutela ambientale in ordine ai lavori di sistemazione dell'area del quartiere « le Piagge » di Firenze, di proprietà di RFI SpA.**

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

Alessio BONCIANI (Pdl), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo. Auspica che i controlli svolti con rigore, che rispondono a quanto richiesto dal testo unico sulle leggi ambientali, continuino ad essere svolti con la medesima serietà. Rileva che da una visita effettuata sul sito oggetto dell'interrogazione è emersa la delicatezza del sito medesimo, per la vicinanza con l'abitato. Invita quindi il Governo a monitorare la situazione degli appalti affidati da RFI per la sistemazione del sito, al fine di evitare che alla società possano essere imputate situazioni contrastanti con la normativa ambientale vigente.

**5-02468 Tullo: Gratuità dell'assistenza che le imprese ferroviarie sono tenute a prestare alle persone con disabilità o mobilità ridotta.**

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

Mario TULLO (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo. Ritiene tuttavia che, sia in ottemperanza a quanto disposto dal regolamento (CE) n. 1371/2007 sia anche per una questione di principio, i servizi rivolti alle persone disabili, tra cui in particolare il *call center* da chiamare per la prenotazione del titolo di viaggio, dovrebbero avere carattere di gratuità. Auspica quindi che ci sia una maggiore sensibilità da parte del Governo e della società che effettua il servizio di trasporto ferroviario nei confronti dei disabili, anche al fine di evitare che si verificano episodi come quello recentemente accaduto che ha visto un disabile, privo degli arti superiori, costretto a pagare un sovrapprezzo sul biglietto per non essere riuscito ad utilizzare la biglietteria automatica presente in stazione.

**5-02470 Lovelli: Condizioni di sicurezza dello scalo ferroviario di Novi Ligure – San Bovo (AL) in relazione al trasporto di merci pericolose.**

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

Mario LOVELLI (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per l'articolata risposta che ha fornito un'accurata ricostruzione degli accadimenti del 7 febbraio scorso, che ha messo in luce la tempestività e l'efficacia dei Vigili del fuoco sia di Novi Ligure che di Porto Malghera. Ricorda che l'interrogazione verte su una materia, quale la sicurezza dei trasporti ferroviari, che è al costante esame della Commissione, sulla quale si è intervenuti ripetutamente con atti di sindacato ispettivo e sottolinea che attualmente è in discussione una risoluzione che mira a rendere completamente operativa l'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria. Osserva che rispetto a quanto contenuto nella risposta del rappresentante del Governo sono intervenuti fatti nuovi e in particolare una riunione promossa dal prefetto di Alessandria ed è stato insediato un tavolo tecnico per monitorare la questione in futuro, nel quale si è discusso anche della eventuale predisposizione di piani di evacuazione da realizzare con la Protezione civile, data la vicinanza delle abitazioni alla stazione ferroviaria. Rileva che sarebbe interessante sapere quali esiti abbiano avuto la Commissione d'inchiesta insediata da Trenitalia e la Commissione d'indagine dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Ricorda che la situazione di pericolo era stata riscontrata anche prima che si verificasse l'inconveniente, da parte dei cittadini, come testimoniato da una lettera del sindaco di Novi Ligure indirizzata a RFI. Ricorda altresì di aver segnalato anche personalmente una situazione di potenziale pericolo, con una lettera a propria firma indirizzata all'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria. Rileva che, malgrado le segnalazioni ricevute, nessun controllo era stato attivato al riguardo e che la situazione era

stata complessivamente sottovalutata. Sottolinea, inoltre, che sarebbe importante che i controlli sui carri che trasportano merci pericolose avvenissero in modo puntuale soprattutto ai valichi di frontiera, dato che lì avviene il passaggio da un gestore ferroviario ad un altro. Si riserva comunque di continuare a monitorare lo sviluppo della situazione dei controlli anche alla luce della recente adozione in via definitiva da parte del Consiglio dei ministri del decreto legislativo di recepimento della normativa comunitaria in materia di trasporto di merci pericolose. Rilava inoltre che la risposta resa dal rappresentante del Governo non fornisce indicazioni puntuali in ordine ad alcuni dei quesiti oggetto dell'interrogazione e in particolare al numero di passaggi di convogli ferroviari che trasportano merci pericolose nella stazione di Novi Ligure e alle misure di sicurezza che di norma si attuano al riguardo. Ricorda la recente tragedia di Viareggio che, a suo giudizio, impone che vengano fatte delle valutazioni sui siti ferroviari nei quali transitano convogli di merci pericolose, al fine di adottare anche interventi specifici. Chiede quindi al rappresentante del Governo di portare la questione oggetto dell'interrogazione all'attenzione delle autorità competenti, affinché sia garantita la sicurezza di un importante scalo ferroviario.

**5-02479 Lovelli: Disfunzioni riscontrate nei collegamenti ferroviari sulla direttrice Torino-Genova.**

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

Mario LOVELLI (PD), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo. Sottolinea che la situazione del trasporto ferroviario sulla linea oggetto dell'interrogazione e in generale il trasporto ferroviario nell'area ligure e piemontese è, a suo giudizio, davvero preoccupante, come dimostrano i continui episodi di disagio rilevati quotidianamente dalla stampa locale e nazio-

nale. Ricorda che lo scorso lunedì si è tenuta una riunione dei pendolari di Acqui Terme cui ha partecipato anche un rappresentante del Governo, che ha assicurato che avrebbe portato la questione all'attenzione dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, prevedendo un nuovo incontro tra qualche settimana. Rileva che in quella riunione non sono stati forniti dal rappresentate del Governo dati che sono stati poi forniti ad un giornalista tramite una semplice telefonata al servizio relazioni esterne della società Ferrovie dello Stato. Ritiene che le risposte agli atti di sindacato ispettivo in materia di trasporti non possano rappresentare solo il punto di vista della società che gestisce il trasporto ferroviario. Ricorda che la società Ferrovie dello Stato opera il trasporto nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, per il quale lo Stato stanziava delle somme rilevanti. Fa presente che l'ultimo contratto di servizio si riferisce agli anni 2009-2013, e che per ciascuno degli anni 2009-2011 sono previsti stanziamenti da parte dello Stato pari a circa 240 mila euro. Chiede quindi se il Governo ritenga che tali obblighi vengano rispettati e quali sono le modalità attraverso le quali viene verificato il rispetto degli impegni che la società di trasporto assume con il contratto. Ritiene che ci sia una distorsione riguardo alle necessità di controllo della società FS SpA, stante il fatto che il Governo si trova nella posizione di controllore, per gli obblighi di vigilanza ad esso attribuiti, e di controllato, in quanto azionista unico della società medesima. Giudica assolutamente deplorabile il diniego dato dalla società ferroviaria rispetto all'utilizzo, da parte dei pendolari, della carta « Tutto treno », anche in ragione del fatto che la Regione Piemonte ha previsto un apposito stanziamento che compensa le riduzioni cui la carta dà diritto. Il comportamento adottato dal gruppo FS SpA sembra che non abbia altra motivazione se non la volontà di manifestare il proprio disappunto per il fatto che la regione Piemonte abbia indetto una gara per l'assegnazione dei servizi ferroviari regionali. Sottolinea altresì che il mancato utilizzo

della carta « tutto treno » comporta il sostanziale raddoppio della spesa da parte degli utenti, che si collocano nelle fasce più deboli della popolazione, trattandosi per lo più di utenti e pendolari. Ricorda che il regolamento (CE) n. 1371/2007, che reca i diritti fondamentali per i viaggiatori, è diventato operativo dal 3 dicembre 2009 e che entro il 3 giugno 2010 gli Stati dovranno notificare alla Commissione le eventuali sanzioni per l'inadempienza al dettato del regolamento. Si riserva di tornare sull'argomento oggetto dell'interrogazione anche al fine di verificare le modalità di attuazione del regolamento.

**5-02499 Grimoldi: Realizzazione della tangenziale est esterna di Milano e prolungamento delle linee metropolitane MM2 e MM3.**

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

Paolo GRIMOLDI (LNP), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto. Ringrazia il rappresentante del Governo per la ricostruzione degli eventi relativi al prolungamento delle linee metropolitane MM2 e MM3, di cui tuttavia era già a conoscenza. Sottolinea che si tratta, per queste come per la tangenziale est esterna di Milano, di opere fondamentali e urgenti, che migliorano la qualità della vita dei cittadini dell'area milanese e che contribuiranno, una volta realizzate, a ridurre le emissioni inquinanti prodotte dai veicoli a motore. Rileva che per la realizzazione di opere come quelle oggetto dell'interrogazione risulta necessario un tempo talmente lungo da vanificare in larga parte i benefici derivanti dalla realizzazione medesima. Sottolinea che la tangenziale esterna di Milano è un'opera fondamentale anche in vista della prossima realizzazione della infrastruttura viaria Brescia-Bergamo-Milano (cosiddetta « Brebemi »). Evidenzia che la realizzazione delle grandi infrastrutture avviene in tempi certi e rapidi solo quando vi sia una rilevante partecipazione finanziaria da parte dei privati,

come appunto nel caso della « Brebemi » e della Pedemontana, mentre le infrastrutture interamente finanziate con stanziamenti pubblici seguono *iter* assai più lunghi. Auspica in conclusione che il Governo ponga una maggiore attenzione al prolungamento delle due linee metropolitane oggetto dell'interrogazione, non solo in relazione all'Expo 2015, ma anche al fine di potenziare la dotazione infrastrutturale di un'area che già al momento attira in larga misura capitali esteri. A tale ultimo riguardo sottolinea che l'area milanese è l'ottava realtà europea nella classifica delle aree capaci di attrarre investimenti e ritiene che se si facesse uno sforzo per il potenziamento delle infrastrutture si potrebbe giungere ad una situazione ancora più favorevole. Dalla risposta del rappresentante del Governo si evince che il prossimo passaggio utile alla realizzazione della metropolitana MM2 è l'approvazione da parte del CIPE del progetto, e ribadisce le proprie preoccupazioni in ordine al complesso *iter* burocratico necessario per giungere alla concreta realizzazione di opere di grande rilevanza per la vita dei cittadini dell'area milanese e per lo sviluppo economico del Nord Italia.

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

**La seduta termina alle 10.**

**COMITATO RISTRETTO**

*Mercoledì 10 marzo 2010.*

**Disposizioni in favore delle famiglie delle vittime del disastro ferroviario di Viareggio del 29 giugno 2009. C. 3007 Bergamini, C. 3171 Velo e C. 3198 Poli.**

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 14.30 alle 14.45.

**Sistemi di mobilità con impiego di idrogeno e carburanti di origine biologica.**

**C. 2184 Boffa e C. 2219 Gioacchino Alfano.**

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 14.45 alle 14.50.

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 10 marzo 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo Giachino.*

**La seduta comincia alle 14.50.**

**Ratifica ed esecuzione dei Protocolli di attuazione della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi, con annessi, fatta a Salisburgo il 7 novembre 1991.**

**Nuovo testo C. 2451 Governo e abb., approvato dal Senato.**

(Parere alla III Commissione).

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP), *relatore*, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il parere sul disegno di legge C 2451, di ratifica dei Protocolli di attuazione della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi, già approvato dal Senato. Segnala che nella seduta del 18 febbraio 2010, la Commissione esteri della Camera ha approvato un emendamento che sopprime, all'articolo 1 del disegno di legge, la lettera *i*), escludendo pertanto dalla ratifica il protocollo sui trasporti. Fa presente che il testo sul quale la IX Commissione è chiamata ad esprimere il parere non comprende pertanto il citato protocollo sui trasporti fra quelli oggetto di ratifica.

Evidenzia che la Convenzione per la protezione delle Alpi è finalizzata a garantire una strategia globale per la conservazione delle Alpi, che costituiscono uno dei principali spazi naturali d'Europa, e *habitat* di molte specie animali e vegetali minacciate. Rileva che è stata firmata a Salisburgo nel 1991 da sei Paesi dell'arco alpino (Austria, Svizzera, Francia, Germania, Italia e Liechtenstein), nonché da un rappresentante della Commissione europea, e successivamente dalla Slovenia e dal Principato di Monaco. La ratifica della Convenzione da parte italiana è avvenuta con la legge 14 ottobre 1999, n. 403, e la Convenzione è entrata in applicazione per il nostro Paese il 27 marzo 2000. Osserva che la Convenzione si configura come un accordo-quadro e fissa gli obiettivi per una corretta politica ambientale, per la salvaguardia delle popolazioni e delle culture locali e per l'armonizzazione tra gli interessi economici e la tutela del delicato ecosistema alpino, stabilendo i criteri cui dovrà ispirarsi la cooperazione fra i paesi interessati, in ottemperanza ai principi della prevenzione, della cooperazione e della responsabilità di chi causa danni ambientali. A tali fini, le Parti si impegnano ad assumere misure adeguate, anche attraverso la successiva adozione di specifici Protocolli – dei quali appunto con il provvedimento in esame si chiede l'autorizzazione alla ratifica – come viene specificato nell'articolo 2 della Convenzione medesima. Segnala che gli unici Stati a non avere ancora ratificato nessuno dei nove Protocolli sono l'Italia e la Svizzera.

Ricorda, inoltre, che il disegno di legge di ratifica dei nove Protocolli era già stato presentato al Parlamento nelle scorse due legislature senza riuscire ad ottenere l'approvazione definitiva. Nella XIV legislatura, dopo essere stato approvato dalla Camera, il Senato aveva modificato il testo del provvedimento per espungere il riferimento al Protocollo trasporti. Il testo così emendato è stato trasmesso alla Camera che però lo ha nuovamente modificato reinserendo la lettera *i*) soppressa dal

Senato. L'iter del disegno di legge si è successivamente interrotto presso la Commissione esteri del Senato.

Quanto al Protocollo sui trasporti fa presente che esso mira a un coordinamento dello sviluppo integrato dei sistemi di trasporto transfrontalieri nell'arco alpino; un particolare rilievo assume lo sviluppo del trasporto intermodale, giacché esso permette anche un maggior rispetto dell'ambiente, adattando i trasporti a quest'ultimo e non viceversa. Nei trasporti pubblici si rileva l'esigenza del potenziamento di sistemi di trasporto eco-compatibili: le strutture ferroviarie devono essere quindi migliorate intorno a grandi progetti transalpini. In materia di trasporti stradali, sottolinea l'articolo 11 del Protocollo, che fissa l'impegno delle parti contraenti ad astenersi dalla costruzione di strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino, mentre solo in base a determinate condizioni è consentita quella per il trasporto tra zone diverse dell'arco alpino. Anche per il traffico aereo, si prevede la riduzione dell'impatto ambientale e acustico. I trasporti pubblici debbono comunque essere privilegiati per i collegamenti con le numerosissime stazioni turistiche della regione alpina, e si contempla anche la creazione di zone a bassa intensità di traffico o perfino vietate al traffico.

Ricorda che in occasione della discussione svoltasi in sede comunitaria, il Governo italiano ha ottenuto che la sottoscrizione della Convenzione fosse accompagnata da una dichiarazione interpretativa mirante a chiarire la portata degli articoli 8 (« valutazione di progetti e procedura di consultazione interstatale ») ed 11 (« trasporto su strada ») e che in quella sede il Consiglio e la Commissione hanno confermato che il contenuto del Protocollo sui trasporti non impone alcun obbligo giuridico supplementare rispetto al quadro normativo comunitario.

Ricorda inoltre che, nel corso dell'esame del provvedimento al Senato (A.S. 1474), la Commissione 8<sup>a</sup> (Lavori pubblici, comunicazioni), nella seduta del 5 maggio 2009, ha fornito alla Commissione esteri

un parere favorevole con un'osservazione volta ad auspicare che l'articolo 11, comma 1, del Protocollo trasporti – che prevede il divieto di costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino – venga interpretato nel senso che tale divieto non si applichi alle grandi opere stradali di interesse transnazionale.

Sottolinea che la Commissione esteri della Camera, come già detto, ha ora deciso la soppressione del Protocollo sui trasporti. Considera tale decisione positiva, proprio in relazione alle preoccupazioni – già espresse nel parere della Commissione 8<sup>a</sup> del Senato – circa i possibili effetti di rigidità che potrebbero derivare dalla previsioni contenute nel protocollo stesso sulla realizzazione delle infrastrutture stradali, necessarie per assicurare il collegamento del nostro Paese con i grandi corridoi europei. Ciò, in particolare, con riferimento all'articolo 11 del Protocollo, che, come accennato, prevede rilevanti limitazioni alla costruzione di strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino.

Ricorda, in ultimo, che gli altri Protocolli di attuazione della Convenzione riguardano: la pianificazione territoriale e lo sviluppo sostenibile; la protezione della natura e la tutela del paesaggio; l'agricoltura di montagna; le foreste montane; l'energia; la difesa del suolo; il turismo.

Mario LOVELLI (PD) non concorda con quanto affermato dal relatore relativamente allo stralcio del Protocollo trasporti operato dalla Commissione esteri. Ricorda che la Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi – che riguarda i Paesi dell'arco alpino, cui si sono aggiunti l'Unione europea, la Slovenia e il principato di Monaco – risale al 1991 e è stata ratificata con legge del 1999. Sottolinea che a tale Convenzione va data attuazione attraverso i Protocolli in esame, che sono stati attuati da tutti Paesi firmatari ad esclusione della Svizzera e dell'Italia. Evidenzia che anche nelle passate legislature l'iter di ratifica

dei suddetti Protocolli è stato molto complesso e non si è pervenuti né nella XIV né nella XV legislatura all'approvazione definitiva del disegno di legge che autorizza la ratifica dei Protocolli per motivi di carattere squisitamente politico. Fa presente che l'associazione Confetra, che rappresenta il mondo dell'autotrasporto, ha dichiarato che il Protocollo trasporti, oltre a non prevedere disposizioni a favore della libera circolazione delle merci italiane è addirittura di ostacolo ai flussi di traffico nazionali da e verso l'Europa e ha fatto riferimento ad una «visione vetero-ambientalista». Evidenzia invece quanto sia opportuno che le infrastrutture viarie transalpine, in particolare quelle transfrontaliere, siano programmate attraverso un accordo tra i Paesi dell'arco alpino. Rileva che l'8a Commissione del Senato ha posto nel parere un'osservazione volta ad auspicare che il divieto di costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino non si applichi alle grandi opere stradali di interesse trans-nazionale. Fa presente di essere ben a conoscenza dei problemi che coinvolgono le regioni trans-frontaliere, provenendo da una di esse, e di aver affrontato tali questioni riguardo alla costruzione del tunnel del Colle di Tenda. Chiede quindi al relatore di rivedere la propria posizione, prevedendo nel parere che sia ripristinato il Protocollo trasporti e che sia data una particolare menzione alla necessità di sostenere il passaggio dalla mobilità su strada a quella su ferro.

Roberto Rolando NICCO (Misto-Min.ling.) ritiene che il problema all'esame della Commissione sia all'attenzione delle istituzioni da troppo tempo. Giudica il Protocollo trasporti un testo assai importante che ha impiegato un tempo eccessivamente lungo per la sua approvazione. Ricorda che la Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi è stata ratificata nel 1999, dopo ben otto anni e che si sta procedendo alla ratifica dei Protocolli dal 1994. Ricorda il travagliato *iter* che la

Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi ha avuto sia alla Camera che al Senato nelle due precedenti legislature e sottolinea che nella scorsa legislatura la Camera dei deputati aveva approvato la Convenzione nel suo complesso, compreso il Protocollo trasporti. Osserva che la Convenzione e i Protocolli attuativi rivestono un'assoluta importanza al fine di preservare il patrimonio naturalistico e la ricchezza delle regioni alpine e giudica necessaria una politica dei trasporti che limiti il traffico transalpino, trasferendo su rotaia il trasporto merci. Osserva che all'articolo 5 del Protocollo si prevede espressamente la partecipazione degli enti territoriali nelle scelte che riguardano i territori alpini e ritiene questo un passaggio assai importante, in quanto viene previsto il coinvolgimento delle realtà istituzionali che meglio conoscono i problemi delle regioni alpine. Giudica pertanto necessario trovare un punto di equilibrio tra due fondamentali principi, quello della libera circolazione di merci e persone e quello della salvaguardia dell'ecosistema alpino. Chiede quindi al relatore di rivedere la propria posizione e di prevedere nel parere una condizione volta al reinserimento del Protocollo trasporti.

Carlo MONAI (IdV) ritiene non corretta la scelta operata dalla Commissione esteri con la quale si è espunto il Protocollo trasporti dall'elenco dei Protocolli della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi di cui è autorizzata la ratifica con il disegno di legge in esame. Ritiene al contrario il Protocollo trasporti centrale rispetto alla tutela delle Alpi, che costituiscono un confine importante per l'Italia e rispetto alle quali va fatta una riflessione complessiva. Fa presente che il Protocollo trasporti come anche gli altri protocolli inclusi nella Convenzione deriva da una valutazione operata in sede internazionale ed europea e ritiene che debba esserci un punto di mediazione tra la tutela delle Alpi e la costruzione di infrastrutture anche viarie di grande comunicazione tra Paesi transfrontalieri. Ritiene

opportuno che venga fatta una riflessione complessiva sulla necessità di trasferire il trasporto merci su rotaia. Suggerisce infine al relatore l'opportunità di inserire all'interno del parere una condizione che preveda il ripristino del Protocollo trasporti, che, come rilevato dalle istituzioni comunitarie, non impone alcun obbligo giuridico supplementare.

Michele Pompeo META (PD) osserva che l'Italia, nonostante siano trascorsi quasi vent'anni dall'emanazione della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi, non ha proceduto alla ratifica dei Protocolli attuativi. Sottolinea che in questi vent'anni è radicalmente cambiato il sistema della mobilità. Auspica che la decisione della Commissione trasporti non sia condizionata da pressioni effettuate da alcune categorie del trasporto, e ritiene che il parere che la Commissione andrà a rendere sul disegno di legge di ratifica dei Protocolli debba essere coerente con l'orientamento generale espresso in più occasioni e volto a valorizzare i modelli di trasporto ecosostenibili. Chiede al rappresentante del Governo di fornire alla Commissione informazioni relative all'entità del traffico nella macroarea alpina e giudica opportuno che vengano previste alcune audizioni con gli amministratori locali al fine di acquisire la loro posizione al riguardo. Auspica che a conclusione di un esame adeguatamente approfondito del disegno di legge di ratifica il relatore possa quindi rivedere la propria posizione ed elaborare una proposta di parere nella quale sia prevista la reintroduzione del Protocollo trasporti, che giudica fondamentale per la salvaguardia delle Alpi.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO ritiene assai rilevante l'argomento oggetto dell'esame da parte della Commissione, in quanto incide sulla strategia complessiva del trasporto nazionale. Citando Cavour, ritiene che le Alpi siano per l'Italia un elemento di protezione ma che rischino anche di essere fattore di esclusione. Osserva al riguardo che l'Italia è

l'unico Paese che viene di fatto limitato dalle disposizioni di questo Protocollo, in quanto per l'Italia rappresenta l'attraversamento delle Alpi rappresenta una necessità ineludibile, diversamente da quanto accade per gli altri Paesi firmatari, con la conseguenza che tutte le scelte italiane inerenti la realizzazione delle infrastrutture viarie di attraversamento dell'arco alpino devono essere discusse e confrontate con gli altri Paesi. È evidente che a causa di questa situazione l'Italia viene a trovarsi in una posizione di maggiore debolezza. Sulla base di quanto richiesto dal deputato Meta, si impegna a fornire alla Commissione maggiori elementi informativi relativamente al traffico nell'area alpina. Ritiene che per l'Italia sia fondamentale l'attraversamento delle Alpi, al fine di non rimanere esclusa dai traffici internazionali, come dimostra la vicenda relativa alla TAV all'interno del corridoio n. 5. Ricorda che l'Italia è l'unico Paese costretto ad attraversare le Alpi per esportare le proprie merci, il che costituisce un costo anche in termini economici. In conclusione ritiene che vada valutata con molta cautela l'eventuale richiesta di inserire di nuovo il Protocollo trasporti all'interno del disegno di legge di ratifica dei Protocolli annessi alla Convenzione sulle Alpi.

Mario LOVELLI (PD) fa presente di aver partecipato alla commissione «Sì TAV» convocata dal sindaco di Torino, nella quale il ministro Bossi ha espresso perplessità in ordine alla utilità della linea ad alta velocità compresa nel corridoio n. 5 per la regione Piemonte. Sottolinea che non è in discussione la TAV, ma che anzi la ratifica del Protocollo trasporti da parte dell'Italia vada nella direzione di un rafforzamento del trasporto merci su rotaia. Ritiene che il Governo debba tener conto di queste valutazioni anche rispetto allo stralcio del Protocollo trasporti, stralcio che appare incoerente con gli impegni assunti per la realizzazione della TAV.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP), *relatore*, sulla base delle richieste avanzate

dalle opposizioni ritiene opportuno che la Commissione acquisisca le informazioni che il rappresentante del Governo si è impegnato a fornire. Evidenzia peraltro che ai sensi del Protocollo trasporti l'eventuale costruzione di una infrastruttura viaria che sia situata interamente sul territorio italiano e che attraversi una località di frontiera deve essere approvata anche dall'altro Stato e giudica quindi tale vincolo troppo stringente.

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

**La seduta termina alle 15.25.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.25 alle 15.30.

**AUDIZIONI INFORMALI**

*Mercoledì 10 marzo 2010.*

**Audizione di rappresentanti dell'Unione province d'Italia (UPI) nell'ambito dell'esame del Piano d'azione sulla mobilità urbana (COM (2009) 490 def.).**

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.30 alle 16.

## ALLEGATO 1

**Interrogazione n. 5-02082 Andrea Orlando: Innalzamento degli standard di sicurezza nel trasporto ferroviario di merci pericolose.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il trasporto ferroviario delle merci pericolose è disciplinato dal RID «Regolamento Internazionale per il Trasporto delle Merci pericolose per Ferrovia» che viene regolarmente aggiornato ogni due anni dalla Commissione di Esperti RID istituita in seno all'OTIF (Organizzazione Intergovernativa per i Trasporti Internazionali Ferroviari).

Il regolamento RID – che costituisce il quadro normativo di riferimento per tale tipologia di trasporto in ambito europeo e viene applicato in modo rigoroso da Trenitalia – contiene la classificazione delle sostanze pericolose, definisce le caratteristiche dei mezzi di contenimento delle stesse merci, ne regola le attività di spedizione e di trasporto ferroviario – comprese le fasi di carico/scarico e di manutenzione – prescrivendo in modo preciso obblighi e responsabilità di tutte le figure coinvolte in tali attività.

In Italia, peraltro, con il decreto legislativo 27 gennaio 2010 è stata recepita la Direttiva 2008/68/CE – relativa al trasporto di merci pericolose – con la quale viene stabilito che il già citato RID, l'ADR (Accordo internazionale per il trasporto delle merci pericolose su strada), l'ADN (Accordo internazionale per il trasporto delle merci pericolose per vie navigabili interne) vengano estesi anche al trasporto nazionale al fine di armonizzare in tutta la Comunità Europea le condizioni di sicurezza del trasporto delle merci pericolose.

A seguito dell'incidente di Viareggio del 29 giugno 2009, sono state promosse alcune iniziative nell'ambito del trasporto ferroviario delle merci pericolose. In particolare, è stato attuato, a seguito delle

disposizioni impartite dall'Agenzia Nazionale Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) e confermate dal Gestore dell'Infrastruttura, il blocco preventivo della circolazione dei rotabili per il trasporto di merci pericolose, vincolandone la riammissione tecnica alla circolazione solo a seguito della produzione di documenti attestanti la non affinità costruttiva/manutentiva con i rotabili coinvolti nell'incidente di Viareggio.

In caso di appartenenza alla fattispecie di questi ultimi, la relativa ammissibilità tecnica alla circolazione è stata subordinata al buon esito di controlli straordinari eseguiti sugli assili.

Tale provvedimento è stato esteso ai carri di proprietà Trenitalia, a quelli di proprietà di detentori privati che hanno immatricolato i rotabili nel parco Trenitalia ed ai carri esteri impiegati sul territorio nazionale;

Sono state inoltre adottate misure cautelative nelle situazioni in cui è in via di completamento l'approntamento dei mezzi di trazione con sistemi tecnologici di bordo coerenti con i sistemi tecnologici di terra, atti a proteggere la marcia dei treni; in tali situazioni, ancorché limitate a casi residuali, è stata disposta, previo parere favorevole dell'ANSF, la riduzione della velocità dei convogli a 60 km/h;

Sempre nell'ambito delle iniziative adottate, per i carri immatricolati in Italia e per quelli immatricolati all'estero (che trasportano merci pericolose) ma utilizzati in via continuativa in Italia, è stata disposta da ANSF l'acquisizione degli elementi – da fornire a cura dei detentori – atti ad assicurare la tracciabilità degli assili di tipo A (quelli in grado di consentire ca-

ricchi fino a 20 tonnellate per asse ad una velocità massima di 120 km/h), secondo la seguente tempistica e modalità:

Entro il 30 maggio 2010, è prevista la costituzione di una banca dati, accessibile all'ANSF, ove inserire le informazioni sugli assili di tipo A in opera su carri per il trasporto merci pericolose.

Il 25 febbraio 2010, è stata predisposta ed inviata all'ANSF di un programma annuale di dettaglio dei dati da acquisire relativamente al fabbricante ed alla data di fabbricazione;

Dal 13 dicembre 2009 (nelle more del completamento della raccolta dei dati sopra citati), per tutti i treni aventi in composizione ferro-cisterne adibite al trasporto di merci pericolose, per le quali non siano stati ancora acquisiti dall'Impresa Ferroviaria i dati relativi alla tracciabilità per gli assili di tipo A, prescrizione della velocità max di 60 km/h nell'ambito delle stazioni.

Dalla data del 30 maggio 2010 l'accettazione dei carri esteri trasportanti merci pericolose sarà subordinata alla disponibilità delle informazioni precedentemente citate circa gli elementi di tracciabilità.

Al riguardo è opportuno porre in evidenza che oltre alle iniziative derivanti dalle disposizioni ANSF di cui trattasi, Trenitalia sta attualmente collaborando, presso le sedi europee competenti, al fine di supportare l'adozione di misure uniformi da attuarsi nel medio – lungo periodo.

Relativamente, infine, alla localizzazione del Carro Soccorso – citata dell'Interrogante con riferimento a La Spezia – va considerato che la copertura del territorio interessato risulta adeguatamente assicurata dalla disponibilità di tale mezzo negli Impianti limitrofi.

Per quanto riguarda la manutenzione del carro cisterna coinvolto nel disastro ferroviario di Viareggio, stando agli elementi fin oggi accertati, tale mezzo risul-

tava rispettare sia la normativa internazionale in tema di costruzione (RIV/RID) che le scadenze dei controlli periodici.

Va osservato, che i carri ferroviari per il trasporto delle merci non percorrono, nell'unità di tempo, distanze tali da suscitare esigenze di controlli suppletivi rispetto a quelli originariamente previsti sulla base temporale. Del resto, il numero dei chilometri percorsi *tout-court* non terrebbe fede delle condizioni effettive di carico a cui il carro ha coperto quelle distanze.

In ogni caso, gli accordi internazionali che regolano le condizioni di scambio tra Paesi, e quindi uniformano anche i principi di omologazione e manutenzione, prevedono che la scadenza possa essere a tempo o a percorrenza, lasciando la possibilità di una scelta, in ultima analisi, al costruttore del carro.

Le revisioni delle cisterne per il trasporto di merci pericolose sono sottoposte alle scadenze di 4 anni previste dall'accordo internazionale RID per le merci pericolose.

In merito al potenziamento dei controlli, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha già lanciato una campagna straordinaria di controlli a valle dell'incidente di Viareggio attraverso tre disposizioni rispettivamente del 3 luglio, 26 agosto e 26 novembre 2009 indirizzate ad effettuare ulteriori test ad ultrasuoni su tutti gli assi appartenenti alla stessa famiglia di provenienza di quello fratturatosi a Viareggio.

Va osservato che le responsabilità delle imprese ferroviarie (cioè quelle imprese di trasporto che detengono la certificazione di sicurezza ferroviaria e assicurano la trazione dei convogli) sussiste anche se i carri trainati sono privati, cioè appartenenti ad altri soggetti che mettono a disposizione i veicoli ma non esercitano direttamente il trasporto.

## ALLEGATO 2

**Interrogazione n. 5-02292 Albonetti: Soppressione di fermata di treni lungo la linea tra Rimini e Bologna.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione a i collegamenti ferroviari di media/lunga percorrenza della stazione di Faenza, Ferrovie dello Stato, interpellata in merito, fa presente che con l'orario del 13 dicembre scorso – contestualmente al completamento dell'Alta Velocità tra Torino e Salerno – è stata attuata un'ulteriore fase di riorganizzazione dei collegamenti Eurostar City e Intercity della direttrice adriatica.

Tale intervento ha l'obiettivo di differenziare adeguatamente i due diversi prodotti, velocizzare i collegamenti – anche attraverso una riduzione del numero delle fermate, attuata tenendo conto dei volumi di traffico di ciascuna – e creare un efficace sistema di connessioni con i treni Alta Velocità.

Tutto questo, nell'ottica di utilizzare appieno le potenzialità offerte dagli ingenti investimenti infrastrutturali realizzati nel nostro Paese e di assicurare un servizio migliore alla clientela che si muove sulle distanze medio-lunghe, a cui sono prevalentemente destinati questi collegamenti.

Per la stazione di Faenza tale riorganizzazione ha comportato, dal 13.12.2009, la conferma delle fermate Intercity già previste in precedenza per un totale di 10 treni.

Tuttavia, a seguito di una ricalibratura dell'offerta, dal 1° marzo 2010 sono state assegnate 4 fermate di treni Eurostar City più la fermata della coppia di Intercity Torino-Lecce e viceversa, di nuova istituzione.

Va, inoltre, precisato che i treni Eurostar City sono effettuati da Trenitalia in regime di mercato e, pertanto, non usufruiscono di alcuna contribuzione pubblica.

Per quanto concerne le fermate dei treni Eurocity EC 84/85 Monaco-Rimini e viceversa, effettuati anch'essi in regime di mercato in compartecipazione con le Ferrovie tedesche e austriache, si fa presente che da dicembre scorso è stato soppresso l'intero collegamento Monaco-Rimini (e, quindi, non la sola fermata di Faenza) a causa del conto economico fortemente negativo per Trenitalia.

## ALLEGATO 3

**Interrogazione n. 5-02464 Bonciani: Rispetto della tutela ambientale in ordine ai lavori di sistemazione dell'area del quartiere « le Piagge » di Firenze, di proprietà di RFI SpA.**

**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il cantiere del Quartiere Le Piagge – Comune Firenze, insistente su un terreno di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana – RFI, utilizzato per lo scarico di materiale di scavo, è il sito di conferimento delle terre di scavo del Torrente Mugnone in via Piemonte.

Secondo gli accordi derivanti dalla Conferenza di Servizi del 3/3/1999, è stato siglato un Protocollo di Intesa, inserito nell'Accordo per le priorità dell'8/1/2007, che prevede la realizzazione dell'adeguamento idraulico del Torrente Mugnone come opera compensativa per il Comune di Firenze nell'ambito della realizzazione del nodo ferroviario Alta Velocità di Firenze.

Il cantiere, avviato nel 2007, terminerà i lavori entro il corrente anno.

Le terre di scavo, provenienti dal rifacimento degli argini del Torrente Mugnone, vengono riutilizzate per la realizzazione di un rilevato ferroviario in un'area di proprietà RFI (così come atteso ai sensi dell'articolo 186 del D.lgs n. 152 del 2006) e destinata nel Piano Regolatore Generale comunale come area per impianti ferroviari.

Adiacente a questa area è prevista una zona a verde pubblico, utilizzata temporaneamente come area di cantiere secondo quanto indicato dal Piano di Gestione delle terre e dagli accordi con l'Amministrazione Comunale. In particolare, l'area di via Piemonte è designata per il 60 per cento ad area a verde pubblico e per il 40 per cento ad area a destinazione ferroviaria.

Al termine dei lavori, la porzione destinata a verde pubblico sarà restituita alla

città secondo una sistemazione ambientale concordata con l'Amministrazione comunale.

Il progetto redatto, a seguito di numerosi incontri tecnici, è stato trasmesso in tre fasi al Comune di Firenze: le prime due revisioni risalgono rispettivamente al 29 luglio e al 17 settembre 2009 mentre una terza ed ultima terza revisione è stata presentata il 17 dicembre 2009 con espressione, nel corso del meeting tecnico RFI/Comune di Firenze del 17.12.09, del parere favorevole in linea tecnica ed attualmente in attesa della delibera di Giunta per poter avviare i lavori relativi.

Nell'area in oggetto, precedentemente alla costruzione del piazzale suddetto sia nella parte a destinazione impianti ferroviari sia nella parte destinata a verde pubblico, esistevano alcuni orti abusivi che sono stati dismessi prima dell'avvio delle movimentazioni di terre; i materiali risultanti, più alcune lastre di eternit con relativi certificati, sono stati trasportati correttamente – come rifiuti urbani – a discariche autorizzate.

Non è stata condotta alcuna indagine di caratterizzazione preventiva; l'articolo 186 del D.lgs n. 152 del 2006 non prevede, difatti, indagini preliminari volte a verificare il livello di contaminazione. È stato invece costantemente verificato che il materiale di apporto fosse ambientalmente compatibile con il sito di conferimento.

Durante i lavori l'Arpat ha effettuato numerosi controlli che hanno riscontrato la regolarità della gestione del cantiere, a parte in un caso – maggio 2009 – durante il quale l'Arpat ha emesso un avviso di

reato per discarica abusiva a seguito di ritrovamento di materiali non autorizzati; la stessa Arpat ha già inviato in Procura notizia dell'avvenuto smaltimento da parte dell'appaltatore e si è in attesa quindi di una sanzione amministrativa.

Il cantiere è comunque regolarmente sottoposto ad una serie di controlli e verifiche che possono essere riassunte in 3 tipologie:

controllo RFI/Appaltatore preliminare in fase di scavo/produzione;

verifica di collaudo RFI/Appaltatore (tutto in tabella A – per la parte di verde pubblico) laboratorio ufficiale Geoconsult;

controllo di terzi (a cura del Comune di Firenze) su zona sia a verde pubblico sia ferroviaria – da cui risulta tutto il materiale rientrante in tabella A.

Sono stati inoltre condotti controlli ed analisi sul rumore con fonometro secondo la normativa vigente.

Va infine rilevata anche l'esistenza di un Progetto di Monitoraggio Ambientale, sulle diverse componenti ambientali, associato all'appalto origine che prevede, però, punti di misura lontani dall'area in questione ed associati alle aree di lavorazione più intensamente popolate.

## ALLEGATO 4

**Interrogazione n. 5-02468 Tullo: Gratuità dell'assistenza che le imprese ferroviarie sono tenute a prestare alle persone con disabilità o mobilità ridotta.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito al servizio di assistenza alla clientela disabile, oggetto dell'interrogazione presentata lo scorso 11 febbraio, Ferrovie dello Stato pone prioritariamente in rilievo che tale servizio – i cui costi di effettuazione sono interamente sostenuti da Trenitalia – è attualmente fornito in un circuito di 252 stazioni abilitate ed è coordinato ed organizzato da Centri di Assistenza denominati « Sale Blu » che costituiscono il punto di riferimento per tutte le esigenze di viaggio di tale categoria di clienti.

Le « Sale Blu », aperte tutti i giorni dalle 7.00 alle 21.00, assicurano servizi per informazioni, prenotazioni di posti, eventuale messa a disposizione di sedie a rotelle, guida in stazione e accompagnamento al treno, guida fino all'uscita di stazione o ad altro treno coincidente, salita e discesa con carrelli elevatori (per i clienti su sedia a rotelle) nonché un eventuale servizio (a richiesta e gratuito) di portabagagli a mano.

È inoltre a disposizione un nuovo servizio, denominato « Posto Blu », che consente, per alcune tipologie di viaggio, di pre-riservare i posti al momento della richiesta di assistenza, perfezionando successivamente il pagamento ed il ritiro del titolo di viaggio.

Relativamente agli specifici rilievi posti dagli Interroganti, si fa presente che il servizio di assistenza alla clientela disabile può essere richiesto attraverso le seguenti diverse modalità:

direttamente presso le « Sale Blu » presenti in 14 stazioni principali oppure presso i Presidi di Assistenza Clienti;

attraverso posta elettronica all'indirizzo e-mail dell'Assistenza Disabili;

via telefono, utilizzando i diversi numeri telefonici abilitati a questo servizio e precisamente: il numero 199 303060 esclusivamente dedicato alla clientela disabile, il numero 06 3000, il numero 199 892021.

Pertanto, la modalità telefonica rappresenta – nell'ambito delle diverse opzioni di accesso al servizio di assistenza disabili – una delle scelte che può essere effettuata dal cliente, in base alle proprie esigenze.

Le prime 2 opzioni non comportano alcun costo aggiuntivo rispetto a quello di emissione del biglietto; nel caso si opti per il canale telefonico 199, il costo – analogamente a quanto avviene per qualunque cliente che utilizzi il servizio di *call center* 199 per acquistare/prenotare telefonicamente un biglietto ferroviario – è quello della telefonata di accesso a questo tipo di servizio che, comunque, non comporta alcun ricavo economico per Trenitalia.

Va, comunque, specificato che utilizzando il numero telefonico 06 3000, il costo è quello di una telefonata ordinaria secondo il proprio piano tariffario; inoltre, utilizzando il Numero Unico Nazionale dedicato alla clientela disabile (199 303060), tenendo conto della durata media delle telefonate effettuate per la richiesta di questo tipo di servizio che è di 3 minuti, il costo di aggira mediamente intorno ai 14 centesimi di euro.

## ALLEGATO 5

**Interrogazione n. 5-02470 Lovelli: Condizioni di sicurezza dello scalo ferroviario di Novi Ligure – San Bovo (AL) in relazione al trasporto di merci pericolose.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il 7 febbraio scorso, il treno merci 54426 (proveniente dalla Francia e diretto in Friuli) – durante la sosta tecnica intermedia temporanea prevista nello scalo di Novi San Bovo – è stato sottoposto a visita tecnica da parte del personale di verifica di Trenitalia.

Si tratta di un'attività di controllo – che è stata intensificata ulteriormente sui carri cisterna, in particolare quelli in transito (che vengono precedentemente controllati alla partenza) – che consente l'avvio tempestivo della procedura di emergenza, nel momento in cui vengano riscontrate anomalie come nel caso di cui trattasi.

Si precisa infatti che la stazione di Novi Ligure – S. Bovo non è uno scalo di terminalizzazione di merci pericolose individuato secondo l'allegato 1 del DM Ambiente del 20.10.1998.

In questa stazione ferroviaria sono pertanto previste solo soste tecniche, cioè soste necessarie allo svolgimento del servizio ferroviario, così come non è previsto lo svolgimento di attività di composizione o scomposizione di treni con merci pericolose, operazioni comunque escluse dall'applicazione del DLgs 334/99 « Attuazione della direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incendi rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose ».

Nel corso di tale verifica, intorno alle h. 17,30, il personale addetto ha rilevato un intenso odore di gas proveniente da uno dei carri cisterna in composizione al treno e, pertanto, ha immediatamente attivato la procedura di emergenza che ha compor-

tato l'intervento del Gestore dell'Infrastruttura e dei Vigili del Fuoco; contemporaneamente, sono state avvertite sia la Struttura di Protezione Aziendale che la Polizia Ferroviaria.

I Vigili del Fuoco giungevano intorno alle h.18.00 ed effettuavano interventi provvisori per arrestare la fuoriuscita di gas, consentendo poi il trasferimento della cisterna in un luogo idoneo dello scalo in questione.

Dovendosi effettuare il travaso della sostanza, è stato richiesto l'intervento di una squadra di Vigili del Fuoco specializzata proveniente da Porto Marghera, che nella sera del giorno successivo (8/2), ha completato il citato intervento. Al termine delle operazioni di travaso, i Vigili del Fuoco hanno provveduto ad incendiare, in modalità controllata, i vapori di gas residui, al fine di « bonificare » la cisterna ormai vuota.

La ferro cisterna a cui si riferisce l'interrogante, di proprietà della società tedesca VTG, è stata utilizzata dalla Società Friulana Gas per il trasporto di GPL da Laverà (Francia) a Basiliano, in provincia di Udine (stabilimento della Friulana Gas stessa).

La Divisione Cargo di Trenitalia ha effettuato, per conto della Società Friulana Gas, i servizi di trazione sul percorso italiano (da Ventimiglia a Basiliano).

Trenitalia ha nominato una Commissione d'inchiesta per accertare quanto accaduto a Novi San Bovo e le relative cause.

Nel trasporto delle merci pericolose, le due Società del Gruppo FS, RFI e Trenitalia, applicano rigorosamente il RID

(«Regolamento Internazionale per il Trasporto delle Merci pericolose per Ferrovia»), che costituisce il quadro normativo di riferimento di tale tipologia di trasporto in ambito europeo e contiene la classificazione delle sostanze pericolose, definisce le caratteristiche dei mezzi di contenimento delle merci pericolose, regola le attività di spedizione e di trasporto ferroviario delle merci – comprese le fasi di carico/scarico e di manutenzione – prescrivendo obblighi e responsabilità di tutte le figure coinvolte in tali attività.

Va altresì rilevato che anche l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie – ANSF ha provveduto a nominare una commissione di indagine al fine di approfondire la dinamica e le cause che hanno determinato il verificarsi di una situazione di non conformità alla normativa vigente in materia di trasporto di merci pericolose.

Per quanto di competenza, l'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie sta già intensificando i controlli sui trasporti di merci pericolose agendo sugli operatori che il contesto normativo prevede come suoi interlocutori, ovvero il gestore dell'infrastruttura nazionale e le imprese ferroviarie.

In questo ambito, l'Agenzia ha sollecitato le imprese ferroviarie affinché adottino provvedimenti finalizzati ad una riduzione degli eventi legati a perdite da ferro-cisterne chiedendo di coinvolgere gli altri attori della catena del trasporto di merci pericolose come il caricatore, il detentore, il mittente, ecc. con i quali l'Agenzia non ha rapporti diretti.

Inoltre, poiché spesso gli inconvenienti riguardano treni provenienti dall'estero, l'Agenzia ha imposto a tutte le imprese ferroviarie italiane un controllo suppletivo alla frontiera all'atto dell'acquisizione di trasporti provenienti dall'estero di merci pericolose in ferro-cisterne.

Per quanto riguarda in particolare, i treni provenienti dalla Francia, l'Agenzia, nell'ambito dei frequenti rapporti internazionali, ha anche sensibilizzato l'omologa autorità francese al fine di operare in modo preventivo.

Dalle analisi effettuate, gli inconvenienti registrati ad oggi si possono sostanzialmente ricondurre a due tipologie: l'errata esecuzione in fase di caricamento ed il malfunzionamento degli apparati.

Per quanto attiene alla fase di caricamento, che pur avviene presso impianti industriali esclusi dalla circolazione ferroviaria interoperabile, le imprese ferroviarie sono state richiamate ad occuparsi della formazione del personale anche se non dipendente.

Per quanto attiene ai malfunzionamenti, in accordo con l'Autorità competente per l'applicazione del Regolamento internazionale per il trasporto di merci pericolose per ferrovia (RID) l'ANSF ha in atto una azione di monitoraggio e vigilanza dei controlli sui serbatoi a seguito di interventi manutentivi.

Da ultimo ricordo che, con il decreto legislativo 27 gennaio 2010, è stata recepita la Direttiva 2008/68/CE – relativa al trasporto di merci pericolose.

## ALLEGATO 6

**Interrogazione n. 5-02479 Lovelli: Disfunzioni riscontrate nei collegamenti ferroviari sulla direttrice Torino-Genova.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione ai collegamenti ferroviari di media e lunga percorrenza tra Torino e Genova, con particolare riferimento all'offerta interessante la stazione di Alessandria, Ferrovie dello Stato ha comunicato che, a partire dal nuovo orario in vigore dal 13.12.2009, contestualmente al completamento dell'Alta Velocità tra Torino e Salerno è stato riorganizzato il sistema dei collegamenti ferroviari di media/lunga percorrenza su diverse direttrici, tenendo conto delle nuove opportunità offerte dal sistema Alta velocità.

Relativamente ai treni espressamente citati dall'Interrogante, va sottolineato che, con l'orario di dicembre scorso l'offerta Intercity per la Stazione di Alessandria, costituita da 6 coppie di treni IC giornalieri sulla relazione Torino-Genova (e viceversa), è rimasta invariata rispetto al precedente orario mentre nel precedente orario non era previsto un IC in partenza da Genova alle 12,08.

Gli Intercity precedentemente programmati in partenza da Genova alle 16,08 e 18,08 sono stati posticipati di circa un'ora e partono oggi rispettivamente, alle 17,05 e 19,05; questi orari, peraltro, si adattano maggiormente alle esigenze della fascia di clientela pendolare che deve rientrare nel tardo pomeriggio/prima serata.

Nella fascia oraria dalle 7.00 alle 12.00, da Alessandria a Genova, sono programmati 3 collegamenti Regionali e 2 Intercity; la partenza da Genova Principe alle ore 13,12 – indicata dall'Interrogante – non si riferisce ad un collegamento Intercity bensì all'ex Eurostar City 9790, precedentemente in servizio sulla direttrice Roma-Torino e oggi attestato a Genova (attuale ES City « Frecciabianca » 9764 Roma-Genova).

Al riguardo, nel sottolineare che gli ES City sono treni effettuati da Trenitalia in regime di mercato, che pertanto non usufruiscono di alcuna contribuzione pubblica, va considerato che i dati di frequentazione del collegamento 9790, rilevati attraverso il sistema informatico di vendita, facevano registrare una media di circa 11 viaggiatori/giorno in partenza da Genova con destinazione Alessandria.

Per quanto riguarda, infine, la « Carta Tutto Treno », è opportuno evidenziare che tale agevolazione era frutto di un accordo commerciale che Trenitalia – nel puntuale rispetto di quanto stabilito nel medesimo accordo – non ha rinnovato, in attesa del buon esito delle trattative per la definizione del nuovo Contratto di Servizio con la Regione Piemonte.

ALLEGATO 7

**Interrogazione n. 5-02499 Grimoldi: Realizzazione della tangenziale est esterna di Milano e prolungamento delle linee metropolitane MM2 e MM3.**

**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Per quanto riguarda la Tangenziale Est esterna di Milano – TEM, si ricorda che la società CAL – Concessioni Autostradali Lombarde è il soggetto concedente. La convenzione di concessione è stata sottoscritta da CAL e da Tangenziale Esterna s.p.a in data 24 luglio 2009 ed è stata valutata favorevolmente dal CIPE con delibera del successivo 6 novembre.

Il progetto preliminare della TEM era stato approvato dal CIPE già nel 2005 e nel 2007, la CAL e gli altri enti interessati hanno sottoscritto l'Accordo di programma, promosso dalla Regione Lombardia, per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano ed il potenziamento del sistema della mobilità dell'est milanese e del nord lodigiano.

Attualmente, CAL sta vigilando sulla puntuale definizione delle diverse opere oggetto del progetto definitivo di prossima redazione da parte del concessionario autostradale.

Per quanto riguarda quindi il sistema metropolitano milanese, si ricorda che l'opera Metropolitana di Milano, linea M3, Tratta S.Donato-Paullo, prevista nella Legge Obiettivo e successivamente nel Protocollo d'Intesa, stipulato in data 31 luglio 2007 tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Lombardia, la Provincia di Milano e il Comune di Milano, è inserita nell'allegato G « Infrastrutture prioritarie » al DPEF 2008-2012.

Il progetto preliminare era stato approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2007, con un costo pari a 798 M euro.

La suddetta delibera CIPE non ha tuttavia ottenuto il visto della Corte dei Conti, sul rilievo che il progetto non risultava coerente con le prescrizioni impartite dalla Commissione Interministeriale, istituita ai sensi della legge 1042/69 presso la Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale; quindi il Comune di Milano, soggetto aggiudicatore, ha presentato nel marzo 2009 un nuovo progetto preliminare. Il progetto prevede ora un costo pari a 749,99 M euro, di cui 449,99 M euro a carico dello Stato e 300 M euro a carico degli Enti locali.

L'istruttoria sul progetto è attualmente in corso e, non appena completata l'acquisizione dei pareri richiesti ai sensi dell'articolo 165 del d.lgs 163/2006, il progetto – alla cui realizzazione il decreto legge 159/2007, convertito il legge n. 222/2007, ha già assegnato 8,6 M euro – sarà presentato al CIPE per l'approvazione.

Anche l'opera Metropolitana di Milano, linea M2, prolungamento Cologno Nord-Vimercate, già prevista nella Legge Obiettivo e successivamente nell'Atto integrativo al Protocollo d'Intesa del 31 luglio 2007, sottoscritto in data 5 novembre 2007 tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Lombardia, la Provincia di Milano e il Comune di Milano, risulta inserita nel DPEF 2008/2012 Infrastrutture.

Il progetto preliminare era stato approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2007, per un costo pari a 533 M euro. Tuttavia, poiché il progetto presentava le medesime caratteristiche di quello relativo alla linea M3, ne è stato sospeso l'invio alla Corte dei Conti.

Successivamente, la Provincia di Milano, soggetto aggiudicatore, in data 12 marzo 2009 ha presentato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un nuovo progetto preliminare. Il progetto prevede ora un costo pari a 476,66 M euro di cui 280 M euro a carico dello Stato e 190,66 a carico degli enti locali.

L'istruttoria sul progetto della linea M2 è attualmente in corso e, non appena completata l'acquisizione dei pareri richiesti ai sensi dell'articolo 165 del decreto legislativo 163/2006, il progetto – alla cui realizzazione il citato decreto 159/2007 ha già assegnato 6 M euro – sarà presentato al CIPE per l'approvazione.