

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

Sull'ordine dei lavori	153
5-01750 Ghizzoni: Carenze strutturali e organizzative nel servizio di trasporto ferroviario dei cittadini diversamente abili	153
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	157
5-02425 Gadda: Modalità di adeguamento e messa in sicurezza della linea ferroviaria Luino-Gallarate, anche alla luce della realizzazione del « Corridoio 4 metri »	153
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	159
5-00987 Sibilia: Consistente riduzione dei collegamenti ferroviari di passeggeri e di merci al servizio della città di Avellino	154
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	161
5-02526 Crivellari: Garanzia della continuità abitativa dei caselli ferroviari dati in uso al personale delle Ferrovie dello Stato	154
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	164
5-02699 Mura: Applicazione della convenzione con la Compagnia italiana di navigazione – CIN – relativa al servizio pubblico di collegamento marittimo da e per la Sardegna e nelle tratte Napoli/Palermo, Ravenna/Catania e Termoli/Isole Tremiti	154
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	166

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (COM(2013)26 final).	
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (COM(2013)27 final).	
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia (COM(2013)28 final).	
Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (COM(2013)29 final).	
Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (COM(2013)30 final).	
Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (COM(2013)31 final).	
Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sul « Quarto pacchetto ferroviario – completare lo spazio ferroviario europeo unico per favorire la competitività e la crescita europee » (COM(2013)25 final) (<i>Seguito dell'esame congiunto e rinvio</i>)	155

INTERROGAZIONI

Giovedì 15 maggio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.

La seduta comincia alle 14.**Sull'ordine dei lavori.**

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che sarà svolta per prima l'interrogazione della collega Ghizzoni, in quanto impegnata a presiedere, a partire dalle ore 14, i lavori della Commissione Cultura, e successivamente l'interrogazione della collega Gadda, appartenente alla Commissione Ambiente, in quanto impegnata nei lavori della propria Commissione sul decreto-legge 47 del 2014 (cosiddetto « piano casa »).

5-01750 Ghizzoni: Carenze strutturali e organizzative nel servizio di trasporto ferroviario dei cittadini diversamente abili.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Manuela GHIZZONI (PD), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatta della risposta all'atto di sindacato ispettivo a propria firma. Rileva infatti che dalla data di presentazione dell'atto la questione da lei posta è stata in larga parte risolta, come indicato dal viceministro. Osserva tuttavia che la libertà di viaggio assicurata ai soggetti disabili è comunque di gran lunga limitata dalle procedure che essi devono seguire per vedersi prestatato il servizio di accompagnamento, che deve essere richiesto almeno dodici ore prima alla stazione di partenza. Approfitta, quindi, del confronto con il Governo per sottolineare in via generale, al di là del caso specifico posto nell'interrogazione, la difficoltà di trasporto per i soggetti di-

sabili, la cui mobilità sia attraverso il treno che ancor più attraverso i mezzi su gomma è fortemente limitata dalla mancanza di mezzi adeguati e di attrezzature atte a prestare il dovuto servizio. Rileva che pur essendosi compiuti degli obiettivi progressi riguardo a tale questione, molte stazioni non sono dotate della sala blu per i disabili e ancora molto rimane da fare per assicurare parità di diritto di trasporto alle persone fisicamente svantaggiate.

5-02425 Gadda: Modalità di adeguamento e messa in sicurezza della linea ferroviaria Luino-Gallarate, anche alla luce della realizzazione del « Corridoio 4 metri ».

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Maria Chiara GADDA (PD), replicando, nel fare presente che alla linea oggetto dell'interrogazione è riconosciuto un grande rilievo dai territori sia per i benefici che ne possono derivare nel trasporto delle merci che per l'incremento delle potenzialità turistiche soprattutto della provincia di Varese, rileva tuttavia che quello di Varese è un territorio complesso, caratterizzato da paesi in cui sono presenti numerosi passaggi a livello, che rendono la mobilità assai difficoltosa. Osserva, al riguardo che, in caso di aumento del traffico dovuto ad una maggiore frequenza nel passaggio di treni e alla sostituzione dell'attuale materiale rotabile con treni ad alta tecnologia, più lunghi degli attuali e che quindi necessitano di tempi maggiori di chiusura dei passaggi a livello, il traffico potrebbe risentirne in modo rilevante. Pur ribadendo l'importanza delle opere previste e dell'utilizzo di treni ad alta capacità, anche per i positivi risvolti di carattere ambientale che ne deriverebbero, auspica che venga dato uguale rilievo anche alle opere accessorie,

quali i sovrappassi o i sottopassi ferroviari nei punti di attraversamento dei treni, al fine di facilitare il traffico nelle zone interessate, e alle opere di mitigazione, soprattutto in considerazione dei problemi causati dall'incremento dell'inquinamento acustico.

5-00987 Sibilìa: Consistente riduzione dei collegamenti ferroviari di passeggeri e di merci al servizio della città di Avellino.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Carlo SIBILIA (M5S), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta assai dettagliata, rispetto alla quale si riserva un successivo approfondimento. Rileva che il diritto alla mobilità rivendicato precedentemente dalla collega Ghizzoni a favore dei cittadini disabili potrebbe essere ugualmente invocato dai cittadini di Avellino, nel cui territorio sono stati soppressi progressivamente tutti i servizi ferroviari, con la motivazione che essi risultano poco utilizzati dagli utenti. Osserva che il mancato utilizzo del treno per gli spostamenti in quel territorio è ascrivibile ai tempi di percorrenza, che sono assai lunghi anche per tratte molto brevi e che suggeriscono l'utilizzo dei mezzi su gomma pubblici, e, ove questi abbiano una frequenza ridotta a causa dei tagli lineari operati dalla regione Campania, anche del mezzo privato. Rileva che la programmazione ferroviaria e statale del trasporto pubblico, pur trovando origine nella mancata remunerazione dei servizi, contravviene alle basi della politica ambientale promossa dal Governo e rischia di avere un impatto negativo anche in termini di incidentalità, aumentando il rischio di incidenti proporzionalmente al numero di mezzi su gomma utilizzati. In conclusione, nel fare presente al rappresentante del Governo di aver presentato altre interrogazioni aventi ad oggetto il trasporto ferroviario, di cui auspica un tempestivo svolgimento, si augura che il

Governo possa intervenire tempestivamente su alcune problematiche, la cui soluzione comporta un onere davvero esiguo ma vantaggi assai rilevanti, come ad esempio l'impossibilità di attuare un corretto scambio ferroviario di merci nel nucleo ASI (area di sviluppo industriale) campano, dovuta alla mancanza di soli dieci centimetri di binario.

5-02526 Crivellari: Garanzia della continuità abitativa dei caselli ferroviari dati in uso al personale delle Ferrovie dello Stato.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Diego CRIVELLARI (PD), replicando, ringrazia il viceministro per la risposta, di cui si dichiara soddisfatto, anche perché offre un quadro assai preciso della questione posta nell'interrogazione a propria firma. Nell'osservare, tuttavia, che in alcuni casi i dipendenti cui è stato concesso il casello ad uso abitativo hanno effettuato sull'immobile investimenti importanti, che non sarebbero riconosciuti in caso di rilascio dell'immobile stesso, rileva che l'esigenza di garanzia della sicurezza sulle tratte interessate è del tutto minoritaria, essendo la frequenza dei treni assai ridotta sulle tratte su cui insistono i caselli medesimi. Auspica, quindi, che la situazione possa essere considerata non solo dal punto di vista formale ma valutando i singoli casi, al fine di non creare situazioni di grave disagio ai cittadini utilizzatori di tali caselli.

5-02699 Mura: Applicazione della convenzione con la Compagnia italiana di navigazione - CIN - relativa al servizio pubblico di collegamento marittimo da e per la Sardegna e nelle tratte Napoli/Palermo, Ravenna/Catania e Termoli/Isole Tremiti.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*). Consegna inoltre al presentatore una ta-

bella che reca i dati richiesti nell'interrogazione, rendendosi disponibile ad un successivo confronto.

Romina MURA (PD), replicando, ringrazia il viceministro per la tempestiva risposta e per i dati forniti che si riserva di valutare successivamente. Rileva che già dalla risposta resa si evidenzia un primo passo in avanti rispetto alla conoscenza dei dati contabili e analitici, richiesta dalla Commissione più volte e da ultimo attraverso l'approvazione della risoluzione a propria firma 8-00007, al fine di disporre degli elementi necessari per la riscrittura della convenzione per i servizi di trasporto marittimo da e per la Sardegna. Rileva che tali dati sono indispensabili anche per valutare la richiesta avanzata dalla compagnia di navigazione di avvalersi della clausola di salvaguardia contenuta nella convenzione. Segnala che di tale richiesta è stata data notizia dagli organi di stampa e successivamente essa è stata confermata dalla regione Sardegna e dallo stesso amministratore delegato di CIN Tirrenia. Apprezzando la disponibilità dimostrata dal viceministro, si riserva di presentare ulteriori atti di sindacato ispettivo qualora questo si rendesse necessario dopo la lettura dei dati.

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

La seduta termina alle 14.50.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Giovedì 15 maggio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.50.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (COM(2013)26 final).

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (COM(2013)27 final).

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia (COM(2013)28 final).

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (COM(2013)29 final).

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (COM(2013)30 final).

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (COM(2013)31 final).

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sul « Quarto pacchetto ferroviario – completare lo spazio ferroviario europeo unico per favorire la competitività e la crescita europee » (COM(2013)25 final).

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta dell'8 maggio 2014.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Mario TULLO (PD), *relatore*, nel ritenere opportuna l'approvazione tempestiva del documento finale della Commissione sul Quarto pacchetto ferroviario, sottoli-

nea altresì l'esigenza di un esame approfondito degli atti di cui tale pacchetto è costituito. Per questo ritiene che, oltre alle audizioni di Ferrovie dello Stato Italiane, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e dell'Autorità di regolazione dei trasporti, già deliberate dall'Ufficio di presidenza, potrebbe essere utile per la Commissione anche sentire rappresentanti di Confindustria, delle regioni e degli enti locali, anche attraverso la Conferenza Stato-Regioni, e di altri operatori del settore del trasporto ferroviario.

Arianna SPESSOTTO (M5S) sottolinea che sarebbe utile poter sentire, nell'ambito dell'esame degli atti in questione, anche la regione Toscana.

Michele Pompeo META, *presidente*, pur concordando con l'opportunità di raccogliere le valutazioni dei soggetti indicati, rinvia all'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, l'integrazione del programma delle audizioni che la Commissione intende svolgere. Per quanto riguarda in modo specifico la richiesta di sentire la regione Toscana, osserva che sarà la Conferenza Stato regioni a decidere come sarà composta la propria rappresentanza.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 15.

ALLEGATO 1

5-01750 Ghizzoni: Carenze strutturali e organizzative nel servizio di trasporto ferroviario dei cittadini diversamente abili.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'Onorevole Interrogante porta all'attenzione del Governo la delicata questione dei servizi di assistenza alle persone disabili che utilizzano i mezzi di trasporto ferroviari.

Al riguardo, ricordo che l'articolo 21 del Regolamento (CE) n.1371 del 2007 stabilisce, per le persone a ridotta mobilità che si debba garantire l'accesso alle stazioni, alle banchine, al materiale rotabile e a tutti gli altri servizi, mentre l'articolo 23 prevede l'obbligo per le imprese ferroviarie di fornire assistenza gratuita a bordo del treno, nonché per salire e scendere.

RFI (Rete Ferroviaria Italiana) ha fatto presente che, in attuazione di detto Regolamento, svolge il servizio di assistenza alle persone con disabilità e a ridotta mobilità sin dal 2011, garantendolo ai viaggiatori con disabilità o che, per ragioni di età o per problemi momentanei, abbiano difficoltà di deambulazione e che sta orientando, da tempo, i propri sforzi per elevare la qualità delle condizioni di accessibilità in tutte le stazioni della rete, realizzando consistenti interventi di adeguamento strutturale.

Rete Ferroviaria Italiana riferisce inoltre che il servizio ai passeggeri a ridotta mobilità – che comprende fra l'altro, l'accoglienza in partenza e arrivo in stazione, l'accompagnamento al treno, la salita/dicesa con carrello elevatore se necessario – è garantito in oltre 260 stazioni della rete nazionale, con personale dedicato, attraverso le 14 Sale Blu, presenti nelle principali stazioni ferroviarie.

Le Sale Blu assicurano informazioni, prenotazione del servizio, guida in sta-

zione e accompagnamento ai treni, eventualmente mettendo a disposizione sedia a rotelle, carrello elevatore e servizio gratuito di portabagagli a mano.

A titolo esemplificativo si evidenzia che nel 2013 la sola Sala Blu di Bologna ha ricevuto e soddisfatto oltre 32mila richieste.

Le modalità di accesso al servizio sono consultabili sul sito di RFI www.rfi.it nella sezione « Accessibilità Stazioni – I servizi di assistenza e le Sale Blu ».

Il viaggiatore può usufruire di diverse opzioni, a seconda delle sue preferenze e necessità, per la prenotazione del servizio di assistenza: rivolgendosi all'impresa ferroviaria con cui si è scelto di viaggiare, recandosi direttamente presso una Sala Blu oppure inviando una mail o via telefono.

L'organizzazione di RFI prevede che la richiesta di prenotazione del servizio tramite e-mail venga effettuata almeno 24 ore prima, tempo che si riduce notevolmente in caso di richiesta attraverso gli altri canali a disposizione: in ogni caso i tempi di preavviso sono sempre nettamente inferiori alle 48 ore previste dal Regolamento europeo.

Inoltre, nell'ottica del costante miglioramento dei servizi offerti all'utenza, RFI ha assunto l'impegno, anche d'intesa con le Associazioni dei consumatori come riportato nella Carta dei Servizi, di un progressivo incremento del numero delle stazioni abilitate al servizio di assistenza.

In particolare, l'Onorevole Interrogante ha portato all'attenzione il caso di una studentessa diversamente abile (Elisa Bertolazzi) di San Felice sul Panaro (MO) che

nei mesi scorsi aveva manifestato la necessità di utilizzare il treno per i propri spostamenti per e da Bologna sede della propria facoltà universitaria.

Al riguardo RFI ha fatto presente che la stazione di San Felice sul Panaro è dotata di ascensori, che i marciapiedi dei binari principalmente utilizzati dai treni Regionali sono adeguati agli standard europei (altezza cm 55) e che parte dei treni in servizio su quella tratta sono attrezzati per accogliere passeggeri con sedia a rotelle, senza necessità di carrello elevatore.

Per garantire un ulteriore supporto ai passeggeri a ridotta mobilità, dallo scorso mese di febbraio, grazie ad un accordo tra il Comune, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Tper (l'azienda di trasporti dell'Emilia Romagna), è stata adottata una nuova modalità di assistenza nella stazione di San Felice sul Panaro.

Detta modalità prevede la comunicazione del piano di viaggio alla Sala Blu di RFI per la verifica della disponibilità del treno con posto attrezzato e dell'assistenza, che sarà garantita, a San Felice sul Panaro, dal personale dell'impresa ferroviaria e, a Bologna, dalla ditta che già svolge il servizio di assistenza per RFI.

Si ricorda, infine, che il decreto legislativo n. 70 del 2014, contenente la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del citato Reg. n. 1371/2007, prevede all'articolo 16, sanzioni per mancata osservanza degli obblighi a tutela

e del diritto al trasporto di persone con disabilità o a mobilità ridotta. In particolare:

le imprese ferroviarie ed i gestori di stazione, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del predetto decreto legislativo, sono tenuti a dare comunicazione delle norme di accesso non discriminatorie adottate per garantire il diritto di trasporto delle suddette categorie di persone: in caso di inosservanza di tale obbligo, è prevista una sanzione amministrativa pecuniaria di 500 euro per ogni giorno di ritardo, sino ad un massimo di 100.000 euro;

per ogni singolo caso di inosservanza degli obblighi previsti dal Reg. 1371 in materia di prenotazione e vendita dei biglietti, informazioni, accessibilità al trasporto ferroviario, assistenza nelle stazioni e assistenza a bordo di persone con disabilità e mobilità ridotta, è prevista una sanzione amministrativa pecuniaria da 200 euro a 1.000 euro;

nel caso di mancato o non conforme adeguamento alle STI (Specifiche tecniche di interoperabilità) previste a tutela dell'accessibilità delle stazioni, delle banchine, del materiale rotabile e degli altri servizi alle persone a mobilità ridotta, le imprese ferroviarie e i gestori di stazione sono soggetti al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 euro a 10.000 euro, per ogni singolo caso.

ALLEGATO 2

5-02425 Gadda: Modalità di adeguamento e messa in sicurezza della linea ferroviaria Luino-Gallarate, anche alla luce della realizzazione del « Corridoio 4 metri ».**TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli Onorevoli Interroganti pongono all'attenzione del Governo la questione dei collegamenti ferroviari tra l'Italia e la Svizzera e in particolare la messa in sicurezza della linea Luino-Gallarate.

In primo luogo devo far presente che l'Italia e la Svizzera hanno da tempo istituito un Comitato direttivo i cui gruppi di lavoro hanno pianificato gli interventi infrastrutturali necessari a migliorare il trasporto fra i due Stati.

Tali studi e valutazioni, che poi si concretizzano nel piano degli interventi infrastrutturali che l'Italia metterà in atto anche con l'aiuto di fondi europei, hanno preso in analisi tutti e tre i valichi transfrontalieri che l'Italia ha con la Svizzera: la linea per Domodossola, la linea per Luino e quella per Chiasso.

Gli interventi pianificati hanno tenuto conto anche del traffico merci previsto, nonché del loro futuro incremento, anche in considerazione dei grossi interventi infrastrutturali che si stanno operando in Svizzera, quali quelli sulla linea del Sempione verso Domodossola e le prossime aperture al servizio delle gallerie del Ceneri e del Gottardo verso Chiasso.

Con il completamento di queste opere sarà possibile realizzare un collegamento ferroviario nord-sud Europa, attraverso la Svizzera, con velocità commerciali e capacità di tutto rispetto, permettendo una valida alternativa commerciale al trasporto delle merci su gomma.

Sulla base delle risultanze del predetto studio le richieste di finanziamenti europei e di interventi infrastrutturali sono stati concentrati sulle due linee per il Gottardo

ed il Sempione, dove è previsto il maggiore aumento di traffico verso Milano, Genova e le altre direttrici nazionali ed internazionali e dove si potranno avere i migliori effetti di rete grazie all'intersezione e connessione con gli altri corridoi merci interoperabili, quali il corridoio 6 (corridoio del mediterraneo) ed il corridoio 3.

Per quanto riguarda invece la linea per Luino – Gallarate, RFI riferisce che la linea stessa è mantenuta costantemente in efficienza secondo gli standard di sicurezza nazionali, nell'ambito del vigente contratto di programma; per cui non risultano necessari interventi straordinari di messa in sicurezza, né lungo la linea, né negli attraversamenti dei nodi urbani.

Relativamente al tema della mitigazione degli impatti connessi all'inquinamento acustico, RFI fa sapere che il proprio operato è coerente con la normativa di settore che prevede per i lavori di *upgrading* delle linee esistenti, quali quelli programmati sulla linea Luino-Gallarate/Novara, la valutazione del clima acustico per individuare gli eventuali superamenti dei limiti di immissione acustica di cui al decreto del Presidente della Repubblica 459/98.

Al tal proposito preme evidenziare che tra le azioni che potranno beneficiare di co-finanziamento da parte dell'Unione europea a valere sui fondi del CEF rientrano anche misure finalizzate alla riduzione del rumore che arreca impatto ai centri urbani adiacenti alle principali linee ferroviarie, incluse, tra l'altro, azioni di *retrofitting* del materiale rotabile.

Relativamente alla tematica dei Passaggi a Livello, sulla linea ferroviaria Milano-Chiasso insistono attualmente quattro passaggi a livello nei Comuni di Desio, Seregno e Carimate; ad oggi non è previsto alcun finanziamento per le opere sostitutive di tali passaggi a livello: allo stato attuale sono in corso di condivisione con i richiamati Comuni le tipologie di opere sostitutive.

Una volta definite le opere sostitutive e i relativi costi di intervento si renderà necessario attivare dei tavoli con gli Enti territorialmente competenti per il reperimento dei relativi finanziamenti.

Sulla linea ferroviaria Luino – Gallarate non sono ad oggi pianificati interventi di soppressione dei passaggi a livello.

Il terminale intermodale per i traffici provenienti dal valico di Luino è principalmente l'impianto di Gallarate, dove ha origine/destinazione gran parte del traffico transfrontaliero. L'impianto è servito, già ad oggi, da infrastrutture viarie di grande capacità: è infatti collegato da un breve tratto di SS336 a quattro corsie (circa 1,5 km), direttamente all'autostrada dei Laghi (A8).

Per gli altri terminali di maggior interesse bilaterale, individuati nell'Accordo sottoscritto dai due Stati a dicembre 2012, si forniscono i seguenti elementi informativi.

Milano Smistamento: è in corso di completamento la progettazione del nuovo terminale intermodale, il cui studio di fattibilità era previsto nel predetto Accordo. Tale impianto garantirà capacità di terminalizzazione adeguata a far fronte alla domanda prevista sull'asse del Gottardo.

Novara Boschetto: l'intervento di adeguamento del terminale di Novara Boschetto, finalizzato principalmente a realizzare la bretella di accesso al terminale senza attraversamento del Nodo di Novara e migliorare il terminale per l'autostrada viaggiante, previsto nell'Accordo del 2012, è al momento non finanziato. In considerazione delle previsioni di sviluppo del traffico definite dai due Stati, che assegnano una maggiore priorità all'asse del Gottardo e al Terminale di Milano Smistamento, si ritiene che la pianificazione nel medio periodo dell'intervento non rappresenti una criticità.

L'intervento di ampliamento a 4 metri della sagoma verrà preceduto dalla stipula di una specifica Convenzione tra l'UFT (Ufficio Federale dei Trasporti svizzero) ed RFI, con la quale saranno disciplinati il cronoprogramma dei lavori ed i reciproci impegni.

La sottoscrizione della Convenzione è subordinata alla preventiva definizione di un piano di compatibilizzazione dei lavori, al momento in fase di studio, e dell'offerta del servizio commerciale « merci » e « passeggeri » sulle linee tra Svizzera e Italia durante le fasi realizzative dell'intervento.

Si assicura comunque l'impegno del Governo riguardo ai collegamenti ferroviari transalpini con la Svizzera, come testimoniato di recente dall'accordo sottoscritto il 28 gennaio 2014 tra il Ministro Lupi e la Consigliera Federale svizzera Doris Leuthard per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie sul lato italiano in vista del completamento del nuovo tunnel del Gottardo, previsto per il 2019, citato dagli Onorevoli Interroganti.

ALLEGATO 3

5-00987 Sibilìa: Consistente riduzione dei collegamenti ferroviari di passeggeri e di merci al servizio della città di Avellino.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli Onorevoli Interroganti pongono all'attenzione la delicata questione del trasporto pubblico locale e ferroviario regionale con riferimento alla Regione Campania e alla provincia di Avellino in particolare.

In primo luogo, per quanto riguarda gli specifici rilievi avanzati dagli Onorevoli Interroganti, devo preliminarmente far presente che secondo la normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997) la programmazione e la gestione dei servizi ferroviari regionali, che assicurano principalmente la mobilità della clientela pendolare, sono di competenza delle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da specifici Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili, nonché i relativi standard qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

Relativamente ad alcuni specifici rilievi posti dagli Onorevoli Interroganti, Ferrovie dello Stato, interessata al riguardo, ha evidenziato che i servizi ferroviari regionali di Avellino sono stati interessati da una progressiva contrazione d'offerta attuata dalla Regione Campania nel corso degli anni 2010/2012, nell'ambito di un programma di riorganizzazione complessiva del servizio sul territorio regionale, conseguente all'indisponibilità di risorse economiche: per effetto di tale programma, la Regione ha operato una decurtazione complessiva pari al 20 per cento dei volumi contrattualmente pro-

grammati, limitando, sopprimendo o sostituendo con bus i collegamenti meno frequentati (con un carico medio inferiore ai 30 viaggiatori): nello specifico, i servizi da/per Avellino su Napoli e Roma precedentemente effettuati, citati dall'Onorevole Interrogante, registravano una frequentazione prossima allo zero.

Attualmente, l'offerta ferroviaria regionale di Trenitalia su Avellino è costituita, giornalmente, da cinque coppie di treni e due coppie di bus da/per Benevento e da 2 coppie di treni e una di bus da/per Salerno.

Va, peraltro, tenuto conto che Avellino è collegata con Benevento, Salerno, Napoli e Roma anche attraverso i servizi automobilistici gestiti da altre imprese di trasporto su gomma (interessate dall'integrazione tariffaria regionale gestita dalla Regione Campania); in particolare, sulla relazione Avellino - Napoli, è presente un servizio gommato con una frequenza di un bus ogni 10 minuti.

Per quanto concerne, poi, gli aspetti infrastrutturali si segnala che nel 1998 fu sottoscritta, tra il Consorzio ASI e le Ferrovie dello Stato, una convenzione per la realizzazione di un raccordo allacciato nella stazione di Prata-Pratola (linea Benevento-Avellino).

Sulla base di questa Convenzione il Consorzio ASI e Rete Ferroviaria italiana (RFI) hanno concordato la realizzazione delle opere di armamento e degli impianti tecnologici necessari all'allaccio.

RFI ha eseguito, in conformità agli impegni sottoscritti, gran parte dei lavori previsti per l'allaccio del raccordo alla stazione di Prata-Pratola.

L'ultimazione delle opere, oramai marginali, resta subordinata alla presentazione, da parte del Consorzio ASI, della domanda di allaccio in conformità alla norme vigenti.

Più in generale, proprio in merito alla programmazione dei servizi da parte delle Regioni, ricordo che, ferma restando la competenza regionale sulla base del citato decreto legislativo n. 422 del 1997, nell'ambito del più complessivo processo di liberalizzazione dei servizi pubblici locali, considerata anche la necessità di un coordinamento tra le Regioni e lo Stato, è stato avviato un percorso normativo finalizzato all'efficientamento e alla razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, che ha portato al varo della disciplina volta al riordino del settore inserita all'interno della legge di stabilità per l'anno 2013.

L'articolo 1, comma 301, della legge n. 228 del 2012, nel sostituire l'articolo 16-bis del decreto legge n. 95 del 2012, ha previsto, infatti, a decorrere dal 2013, l'istituzione del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario; tale norma ha lo scopo di incentivare le Regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi ed uniformi a livello nazionale, di efficientamento e razionalizzazione, criteri questi definiti con il DPCM dell'11 marzo 2013, emanato ai sensi del comma 3 del citato articolo 16bis.

Tale programmazione sarà diretta ad individuare e ridurre i servizi scarsamente utili e sovrapposti o prodotti con modalità eccessivamente onerosa in relazione alla domanda esistente, secondo i predetti criteri di cui all'articolo 16 bis del decreto legge n. 95 del 2012.

Il MIT, dal canto suo, avrà cura di verificare, anche per il tramite dell'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 244 del 2007, che la Regione stia procedendo, secondo i criteri indicati dal citato articolo 16 bis, alla riprogrammazione dei servizi per ovviare alle criticità riscontrate dall'utenza.

La verifica è diretta a ripartire tra le Regioni a Statuto Ordinario le somme stanziare sul fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale con la previsione, qualora la Regione non esegua tale efficientamento e razionalizzazione, di una penalizzazione corrispondente ad una riduzione, nel limite massimo del 10 per cento, delle risorse ad essa destinate.

Allo stato, la Regione Campania ha regolarmente prodotto la documentazione afferente la riprogrammazione: gli Uffici competenti di questo Dicastero provvederanno a verificare gli effetti di tale riprogrammazione nell'esercizio dell'anno 2014.

Qualora gli obiettivi di miglioramento del rapporto ricavi-costi e del load factor dei servizi in parola non fossero raggiunti, la Regione subirà la penalizzazione, nei termini sopra indicati, delle risorse ad essa destinate.

Devo ricordare, inoltre, che la legge di stabilità 2014, oltre alle risorse di cui al citato Fondo Nazionale, ha disposto l'incremento del Fondo per il miglioramento della mobilità dei pendolari, pari a 300 milioni di euro per l'anno 2014 e a 100 milioni di euro, per ciascuno degli anni 2015 e 2016, da destinare, tra l'altro, all'acquisto di materiale rotabile su gomma e al materiale rotabile ferroviario.

Ricordo, da ultimo, che all'esito della Conferenza Unificata dello 21 novembre 2013 convocata in seduta straordinaria proprio per discutere sulle iniziative da assumere nel settore del trasporto pubblico locale, il Governo, le Regioni e le Province Autonome hanno concordato, tra l'altro, sulla necessità di pervenire rapidamente alla determinazione dei costi standard per il settore, che rappresenta un passaggio indispensabile alla razionalizzazione del settore stesso. Un gruppo di lavoro con la partecipazione di tutti i soggetti istituzionali interessati, appositamente costituito a questo fine, è tuttora all'opera.

In proposito, informo che presso i competenti uffici del MIT è in via di predisposizione il decreto di cui all'articolo 1, comma 84, della citata legge di stabilità 2014 con il quale, previa intesa in sede di

Conferenza unificata, verranno definiti i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi. Il successivo comma 85 della legge prevede, altresì, che a partire dal 2014, al fine di garantire una più equa ed efficiente distribuzione delle risorse, una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale è ripartita tra le Regioni sulla base del costo standard di produzione dei servizi.

ALLEGATO 4

5-02526 Crivellari: Garanzia della continuità abitativa dei caselli ferroviari dati in uso al personale delle Ferrovie dello Stato.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento a quanto richiesto dall'Onorevole Interrogante, sono state assunte dettagliate informazioni presso Rete Ferroviaria italiana (RFI), la quale ha rappresentato che l'attuale situazione alloggiativa residenziale, al 31 dicembre 2013, è di circa 6.150 alloggi (di cui solo 1.100 riferibili a dipendenti del Gruppo e i rimanenti riferibili a pensionati, vedove di pensionati e legittimi eredi), con un valore medio della locazione in essere di circa 150 euro/mese ad alloggio.

RFI ha riferito inoltre che la politica del Gruppo sul tema abitazione è stata sempre rispettosa dell'aspetto sociale che il tema riveste, nonostante la gravosa incidenza sui ricavi dei costi tecnici/amministrativi nonché le fiscalità (IMU) sostenute per la relativa gestione degli alloggi locati siti in circa 1800 Comuni.

Entrando nel merito dell'interrogazione, RFI ha evidenziato che le disdette con efficacia al 31 dicembre 2013 hanno interessato 423 alloggi, (circa il 7 per cento del complesso alloggiativo residenziale), i quali ricadono su 263 Comuni ed hanno un canone medio di circa 120 euro/mese. Sono condotti per il 12 per cento da personale ancora in servizio.

Gli alloggi in parola formarono oggetto di due processi massivi di rinnovi contrattuali: nel 1994 con la legge equo canone e nel 1999 con la legge n. 431 del 1998.

I contratti stipulati nel rinnovo del '99 hanno assunto come schema contrattuale quello convenuto con le organizzazioni sindacali (comunque rispettoso della citata legge n. 431) che prevedeva come fine locazione il 31 dicembre 2008, qualora disdettato entro giugno 2008, oppure una

proroga fino al 31 dicembre 2013, quale cadenza finale del contratto, se non disdettato entro il richiamato giugno 2008, condizione questa intervenuta per i 423 alloggi in parola.

La disdetta esercitata da Ferservizi nel periodo maggio/giugno 2013 è, quindi, stata una formalità contrattuale, che non andava corredata da alcuna motivazione, considerato che si trattava di fine contratto.

RFI evidenzia, altresì, che gli approfondimenti e processi gestionali, in corso, posti in essere su scala nazionale fanno rilevare ad oggi che il fenomeno si è ridotto a circa 300 casi, tra cui:

48 alloggi sono rinnovabili per variate condizioni di esercizio ferroviario;

26 alloggi sono stati rilasciati spontaneamente a significato di un utilizzo non come abitazione principale;

25 alloggi sono utilizzati come seconda abitazione;

22 alloggi sono in presenza di contenziosi o morosità conclamata.

È necessario chiarire, inoltre, che, all'origine, l'utilizzazione dei caselli ferroviari era riferita a particolari servizi e figure professionali quali i «cantonieri»: ferrovieri deputati al controllo a piedi della linee ferroviarie (peraltro all'epoca assoggettate a caratteristiche di traffico ben diverse dalle attuali e in assenza di macchinari e tecnologie oggi in uso).

Proprio in ragione di quel servizio, i richiamati immobili erano posti a ridosso delle linee e a ridotta distanza l'uno dal-

l'altro. Orami, da moltissimi anni, questi beni hanno perso la loro funzione originaria.

Nel tempo, poi, queste « case cantoniere » sono state utilizzate da dipendenti (tra l'altro oggi in gran parte non più in servizio) con diverse mansioni aziendali, senza più nessuna relazione tra posto di lavoro e luogo di residenza, ponendo quindi gli utilizzatori alla stregua di normali cittadini, senza competenze specifiche a convivere con una situazione intimamente legata all'esercizio ferroviario, e pertanto sottoposto alle cautele adottate nei confronti di chiunque viva a ridosso della sede ferroviaria (mai sotto i 4,5 mt di distanza).

In merito alla scelta di Ferservizi dell'eventuale demolizione, RFI evidenzia che scopo principale sarebbe quello di evitare occupazioni abusive e, qualora fattibile, proporre la vendita dei diritti edificatori, anche al fine di recuperare risorse economiche.

Infatti, gli alloggi in questione, qualora non si fossero trovati nello stato di incompatibilità con l'esercizio ferroviario, sarebbero stati posti in vendita agli occupanti, come già è intervenuto, nel 1995, per i 15.000 alloggi sopra citati, evitando

così l'insorgere di problemi sociali, di immagine, di contesto mediatico ed economici.

Ricordo, infine, che una materia di estrema delicatezza ed importanza, quale la sicurezza dell'esercizio ferroviario, è anche regolata dal decreto del Presidente della Repubblica n. 753/1980 che stabilisce:

il limite di 30 metri lungo i tracciati per costruzioni, ricostruzioni e ampliamenti degli edifici o manufatti di qualsiasi specie (articolo 49);

la deroga al cennato limite (articolo 60), quando la sicurezza pubblica lo consente, che può essere espressa solo dagli Uffici Lavori Compartimentali di Ferrovie, oggi RFI gestore della rete, che nel 2004 ha ridotto i franchi a 4,5 metri tra la parete verticale e la più vicina rotaia, per problemi di sicurezza, di geometria della piattaforma della sede ferroviaria (garanzia di viottolo per verifica periodica della rete), nonché anche per problemi connessi alla manutenzione straordinaria dei fabbricati che qualora posti ad una distanza inferiore ai 4,5 metri dal binario, comporterebbero la sospensione della linea elettrica con ricadute sull'esercizio ferroviario.

ALLEGATO 5

5-02699 Mura: Applicazione della convenzione con la Compagnia italiana di navigazione – CIN – relativa al servizio pubblico di collegamento marittimo da e per la Sardegna e nelle tratte Napoli/Palermo, Ravenna/Catania e Termoli/Isole Tremiti.

TESTO DELLA RISPOSTA

In risposta a quanto richiesto dall'Onorevole Interrogante, nell'allegata Tabella 1, sono riportati i dati relativi ai centri di costo e di ricavo, disaggregati sulle singole tratte in regime di servizio pubblico, riferiti all'attività oggetto della convenzione con scadenza 1° luglio 2020, relativa agli obblighi e ai diritti derivanti dall'esercizio di servizi di collegamento marittimo (passeggeri e merci) in regime di servizio pubblico da e per la Sardegna, nonché nelle tratte Napoli/Palermo, Ravenna/Catania, Termoli/Isole Tremiti.

Dall'esame di tali dati emerge una situazione di deficit per l'attività convenzionale, in quanto la perdita accumulata (al netto del corrispettivo di convenzione stabilito) è di circa 29,6 milioni di euro, per cui la società ha ritenuto di richiedere l'attivazione dei correttivi per ristabilire l'equilibrio economico-finanziario, come previsto dall'articolo 9 della convenzione stessa.

In riferimento alla richiesta di attivazione della clausola di salvaguardia avanzata dalla società CIN in data 7 novembre 2013, si rende noto che tale richiesta è basata sull'analisi delle differenze tra i dati economici gestionali del primo anno di attività, riferito al periodo 1 agosto 2012 – 31 luglio 2013, ed i corrispondenti parametri economici fissati nell'allegato B alla convenzione.

Nella Tabella 2 sono indicati gli scostamenti percentuali nelle componenti di ricavi e costi riferiti al totale dell'attività convenzionata e non alle singole tratte in

regime di servizio pubblico, così come previsto nell'Allegato B della convenzione, che prevede esclusivamente un tale livello di aggregazione.

Dal confronto dei parametri economici indicati nell'allegato B della convenzione con i ricavi e costi sostenuti nel periodo considerato emerge quanto segue:

i ricavi e costi 2012/2013 di cui sopra si riferiscono ai dati gestionali di periodo e riportano nella voce « costi ammessi netto carburante » anche una prima stima della remunerazione del capitale investito (quantificata in 15,4 milioni di euro, a copertura della remunerazione del capitale di terzi e proprio);

le variazioni riportate nel prospetto evidenziano dei valori che, soprattutto nella componente dei ricavi, risultano essere ben al di sopra del limite del 3 per cento necessario per l'attivazione della « clausola di salvaguardia ».

A livello complessivo i ricavi sono inferiori di circa il -34 per cento ai parametri di riferimento. I « costi ammessi al netto carburante » si presentano invece in riduzione rispetto ai parametri del -31,4 per cento. Il dato sintetico complessivo, però, dato dalla differenza tra Sbilanci Costi/Ricavi totali, incluso quindi i combustibili, evidenzia invece uno squilibrio del 28,9 per cento, di una percentuale, quindi, superiore al limite oltre il quale è applicabile la clausola di

salvaguardia. Questo dato sintetico complessivo è rappresentativo, poiché, tra l'altro, diversamente da quanto previsto in convenzione, le variazioni dei ricavi (per effetto degli incrementi tariffari applicati) non hanno assorbito la crescita del prezzo del combustibile, non essendo il mercato, come è noto, in grado di recepire ulteriori aumenti tariffari, salvo a volerlo deprimerlo irrimediabilmente.

TABELLA 1

	1° Anno Conv Allegato B	Ago 2012 / Lug 2013 Attività In Conv.	Var % su Parametri
Passeggeri (n°)	1.939.000	967.522	-50,1%
Auto (n°)	479.000	236.788	-50,6%
Merci (metri lineari)	4.184.000	2.704.242	-35,4%
	<i>Euro/000</i>		
Ricavi Passeggeri	72.474	40.568	-44,0%
Ricavi Auto	27.926	17.241	-38,3%
Ricavi merci	120.147	87.567	-27,1%
Totale ricavi traffico	220.547	145.376	-34,1%
Costi ammessi al netto carburante	240.797	165.078	-31,4%
Costo carburante	72.801	100.249	37,7%
Totale costi ammessi	313.598	265.327	-15,4%
Sbilancio Costi/Ricavi totali	-93.051	-119.951	28,9%

*Si specifica che i ricavi sopra riportati non includono gli altri proventi (diritti di prenotazione, proventi di bordo e altri ricavi)

**I Noli sopra riportati devono intendersi inclusivi dei diritti portuali

***I costi ammessi sono comprensivi della remunerazione sul Capitale Investito Regolatorio

TABELLA 2

RIEPILOGO DA AGOSTO 2012 A LUGLIO 2013													
CONTO ECONOMICO GESTIONALE ATTIVITA' IN CONVENZIONE DA AGOSTO 2012 A LUGLIO 2013													
	NA/PA (Invernale)	PA/CA (intero anno)	CV/OL (invernale)	CV/CA (intero anno)	NA/CA (mista e merci)	GE/PT (invernale)	CA/TP (intero anno)	GE/OL/AR (intero anno)	I. Tremiti (intero anno)	LI/CA (intero anno)	RA/CT (intero anno)	Nave di Riserva (periodo di inattività)	TOTALE In Convenzione
	Euro/000												
Ricavi da traffico	18.910	4.223	24.169	23.175	5.373	28.432	1.468	17.224	1.090	20.775	10.223	93	155.155
Spese Acquisizione e Traffico	(5.430)	(858)	(6.091)	(5.400)	(1.346)	(5.238)	(285)	(3.379)	(162)	(6.155)	(2.234)	0	(36.578)
Spese di Esercizio	(18.461)	(3.442)	(17.385)	(45.029)	(7.323)	(24.596)	(2.082)	(19.974)	(4.156)	(18.625)	(15.569)	(998)	(177.640)
Primo Margine	(4.982)	(77)	693	(27.254)	(3.296)	(1.401)	(699)	(6.123)	(3.226)	(4.005)	(7.580)	(905)	(53.063)
Spese di Struttura	(1.771)	(331)	(1.804)	(4.552)	(766)	(2.821)	(204)	(2.251)	(36)	(1.852)	(1.882)	0	(18.270)
MARGINE OPERATIVO LORDO	(6.752)	(408)	(1.111)	(31.306)	(4.062)	(4.222)	(1.103)	(8.380)	(3.264)	(5.857)	(9.462)	(905)	(77.333)
Ammortamenti	(2.580)	(167)	(3.649)	(2.336)	(345)	(2.724)	(74)	(2.755)	(236)	(1.152)	(1.245)	(163)	(17.426)
MARGINE OPERATIVO NETTO	(9.332)	(575)	(4.760)	(34.142)	(4.407)	(6.946)	(1.177)	(11.135)	(3.500)	(7.009)	(10.707)	(1.068)	(94.759)
Oneri Finanziari	(1.156)	(8)	(2.130)	(842)	(20)	(1.278)	(1)	(1.369)	(108)	(332)	(282)	(21)	(7.547)
Sovvenzione	7.158	441	3.651	26.189	3.380	5.328	903	8.541	2.685	5.376	8.213	819	72.685
SBILANCIO NEGATIVO NON COPERTO DA SOVVENZIONE	(3.330)	(142)	(3.239)	(8.795)	(1.047)	(2.896)	(275)	(3.963)	(923)	(1.965)	(2.776)	(270)	(23.621)