

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### INTERROGAZIONI:

5-04200 Liuzzi: Ipotesi di affidamento ad un soggetto terzo della gestione della rete ferroviaria, ai fini della tutela della concorrenza tra imprese che operano nell'alta velocità .....	60
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	63
5-05843 Gribaudo: Gravi disagi per l'utenza piemontese derivanti dalla sospensione del servizio ferroviario su alcune tratte, in conseguenza dell'aggressione di un lavoratore della società Trenord .....	61
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	65
5-06719 Spessotto: Mancato rispetto da parte dell'ENAC della normativa ambientale nella realizzazione di opere aeroportuali.	
5-06889 Spessotto: Inadempienze dell'ENAC relativamente al rispetto della normativa ambientale in alcuni aeroporti italiani, con particolare riguardo all'aeroporto Canova di Treviso .....	61
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	67
5-06886 Galgano: Modalità di realizzazione e scelte relative all'ubicazione della stazione Medioetruria sul tracciato ad alta velocità Roma-Firenze .....	62
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> .....	69
5-07256 Tullo: Modalità di rinnovo dei certificati che abilitano i lavoratori marittimi ai servizi e alle funzioni a bordo.	
5-07257 Arlotti: Modalità di rinnovo dei certificati che abilitano i lavoratori marittimi ai servizi e alle funzioni a bordo .....	62
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i> .....	71
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	62

#### INTERROGAZIONI

*Giovedì 28 gennaio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.*

**La seduta comincia alle 14.40.**

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.

**5-04200 Liuzzi: Ipotesi di affidamento ad un soggetto terzo della gestione della rete ferroviaria, ai fini della tutela della concorrenza tra imprese che operano nell'alta velocità.**

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Mirella LIUZZI (M5S), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta e per la tabella allegata, che si riserva di leggere successivamente, fa presente di aver assistito personalmente ad un episodio in cui è stata accordata la precedenza ad un treno ad alta velocità di Trenitalia rispetto a quello del concorrente Italo, episodio poi riportato dalla stampa locale, come sottolineato nell'interrogazione. Giudica tale comportamento non rispettoso dei principi generali della concorrenza e ritiene che la separazione di RFI da Trenitalia, tema di stringente attualità, favorirebbe la concorrenza nel settore dell'alta velocità, migliorando il servizio per l'utenza. A tale ultimo riguardo ricorda che il Governo è attualmente impegnato nel processo di cessione a privati di quote della società Ferrovie dello Stato Italiane Spa, e ribadisce la necessità che, prima di procedere a qualsiasi forma di dismissione azionaria, si proceda ad una adeguata verifica del piano industriale.

**5-05843 Gribaudo: Gravi disagi per l'utenza piemontese derivanti dalla sospensione del servizio ferroviario su alcune tratte, in conseguenza dell'aggressione di un lavoratore della società Trenord.**

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Chiara GRIBAUDO (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta, della quale si dichiara soddisfatta. Sottolinea che l'obiettivo perseguito dall'interrogazione a propria prima firma era quello di promuovere un maggiore controllo sulle tratte Torino-Ventimiglia e Torino-Cuneo, senza pervenire alla loro soppressione, stante anche l'alto numero di pendolari che transitano su di esse. Auspica pertanto che si prosegua nella direzione indicata dalla risposta, volta a contemperare l'esigenza di sicurezza degli utenti e dei lavoratori con la salvaguardia del servizio ferroviario.

**5-06719 Spessotto: Mancato rispetto da parte dell'ENAC della normativa ambientale nella realizzazione di opere aeroportuali.**

**5-06889 Spessotto: Inadempienze dell'ENAC relativamente al rispetto della normativa ambientale in alcuni aeroporti italiani, con particolare riguardo all'aeroporto Canova di Treviso.**

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla medesima materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, ritiene che l'ENAC non assolve adeguatamente agli obblighi imposti dalla normativa e che sia gravemente inadempiente sul piano della tutela della sicurezza e della salute dei cittadini e dell'ambiente. In particolare, riguardo agli aeroporti di Treviso e Venezia, rileva che sono stati effettuati lavori nelle rispettive aerostazioni in assenza delle relative autorizzazioni e che sono state aperte all'utenza alcune strutture senza che si sia proceduto al preventivo collaudo. Evidenzia, inoltre, il forte impatto ambientale, sia dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico che acustico, del traffico aereo nel territorio del comune di Treviso che, in alcuni casi, come quello del comune di Quinto di Treviso, crea danni rilevanti ai tetti delle case del paese ubicato nell'area di sorvolo. Fa presente, infine, che a suo avviso lo statuto dell'ENAC reca norme che si pongono in contrasto con la normativa europea non essendo rispettata pienamente la richiesta indipendenza dell'ente rispetto agli operatori aeroportuali. Auspica, pertanto, che il Governo intervenga tempestivamente, sia riguardo alle questioni evidenziate negli atti a propria firma sia in generale riguardo al rinnovo della *governance* dell'ENAC, anche venendo incontro alla richiesta del MoVi-

mento 5 Stelle di procedere ad una consultazione pubblica attraverso al quale individuare i soggetti più competenti e idonei a ricoprire tali incarichi.

**5-06886 Galgano: Modalità di realizzazione e scelte relative all'ubicazione della stazione Medioetruria sul tracciato ad alta velocità Roma-Firenze.**

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Adriana GALGANO (SCpI), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, esprime rammarico per la decisione assunta dal Governo in merito alla stazione Medioetruria, che si pone in contrasto con quanto affermato dal Ministro Delrio in risposta ad una precedente interrogazione in materia. Invita, inoltre, il Governo alla cautela rispetto alle stime di traffico, che nel caso della stazione Mediopadana si sono rivelate molto discostanti dai dati reali. Sottolinea che l'Umbria versa in una situazione di crisi senza precedenti, generata anche da scelte di politica dei trasporti del passato che hanno fortemente penalizzato il territorio regionale. Sottolinea, al riguardo, che i tempi di percorrenza da Perugia a Roma sono pari a circa tre ore e quelli per raggiungere Milano ammontano addirittura a cinque ore e invita pertanto il Governo a prevedere una soluzione che avvantaggi i cittadini umbri e favorisca il collegamento ferroviario della regione con i principali centri economici del Paese.

**5-07256 Tullo: Modalità di rinnovo dei certificati che abilitano i lavoratori marittimi ai servizi e alle funzioni a bordo.**

**5-07257 Arlotti: Modalità di rinnovo dei certificati che abilitano i lavoratori marittimi ai servizi e alle funzioni a bordo.**

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, ver-

tendo sulla medesima materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Mario TULLO (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, che, nella parte finale, reca elementi di forte rassicurazione rispetto alla soluzione della questione posta nell'interrogazione. Giudica inaccettabile infatti che i marittimi italiani siano costretti a recarsi all'estero per ottenere il rinnovo dei certificati, essendo la normativa europea di riferimento interpretata in senso assai meno restrittivo e auspica che i decreti attuativi possano affrontare tale problematica, riservandosi, in caso contrario, di proporre ulteriori iniziative.

Tiziano ARLOTTI (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la puntuale e articolata risposta, della quale si dichiara soddisfatto. Sottolinea che l'obiettivo dell'interrogazione era quello di riallineare la posizione dei marittimi italiani a quella dei marittimi europei. Si riserva, pertanto, di verificare il testo dei decreti di attuazione volti a recepire, dopo ben 15 anni, gli emendamenti di Manila e invita il Governo, vista la delicatezza della questione, a intervenire in modo puntuale ed efficace per permettere ai marittimi italiani il rinnovo dei certificati senza necessità di recarsi all'estero.

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

**La seduta termina alle 15.10.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.10 alle 15.15.

## ALLEGATO 1

**5-04200 Liuzzi: Ipotesi di affidamento ad un soggetto terzo della gestione della rete ferroviaria, ai fini della tutela della concorrenza tra imprese che operano nell'alta velocità.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Circa la gestione della circolazione ambito Torino Porta Susa del giorno 18 Settembre 2013, Ferrovie dello Stato Italiane (FS) ha effettuato una analisi e riferisce quanto segue.

La gestione della circolazione ferroviaria avviene nel rispetto dei principi fissati nell'articolo 7, comma 3, della Prefazione generale all'orario di servizio, che cito testualmente: « agli effetti della risoluzione dei conflitti in caso di precedenza o incroci di treni in ritardo, dovrà applicarsi la seguente graduatoria di importanza dei treni, determinato dal tipo di traccia oraria utilizzata (Tabella 3, che deposito agli atti, tenendo comunque conto, nella gestione della circolazione, dei treni più prossimi al termine corsa o a al primo dei seguenti grandi impianto di interscambio tra i principali sistemi nazionali ed internazionali: Torino P.N., Milano C.le, Verona P.N., Venezia Mestre, Genova P.P., Bologna C.le, Firenze S.M.N., Roma T.ni e Napoli C.le. Nella fascia orario di punta del traffico pendolare (di norma dalle 6 alle 9 e dalle 17 alle 19) i treni che utilizzano tracce di tipo Interregionale, Diretto, Regionale e Metropolitano sono da considerare in graduatoria di importanza 1 ».

In particolare, il 18 settembre 2013 gli operatori hanno agito effettuando scelte tali da massimizzare il raggiungimento degli obiettivi di puntualità prefissati per tutti i treni in circolazione, ossia 15 minuti per i treni lungo percorso e 5 minuti per

i treni regionali. Il treno Italo in questione è arrivato a destinazione nella stazione di Salerno con 3 minuti di anticipo.

Aggiungo che l'assegnazione delle tracce risponde a logiche e criteri di trasparenza adottati dal gestore ferroviario, e sono soggetti a controllo dell'organismo indipendente di regolazione ferroviaria, cioè dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) mediante regole ben definite nel prospetto informativo della rete.

Voglio anche sottolineare che l'attuale struttura societaria del Gruppo FS, e le norme e le regole adottate in Italia, hanno permesso di raggiungere lo straordinario risultato di avere una reale concorrenza nel settore dell'Alta Velocità, caso unico in Europa.

Come è noto, le competenti commissioni parlamentari nei giorni scorsi hanno reso parere sullo Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Ferrovie dello Stato italiane S.p.A.

Pertanto, ogni valutazione sulla separazione Rete Ferroviaria Italiana/Trenitalia appare al momento prematura; infatti, come il Ministro Delrio ha avuto modo di evidenziare lo scorso 13 gennaio presso l'8<sup>a</sup> Commissione Senato, la decisione definitiva sui singoli aspetti sarà presa dopo che i nuovi vertici del Gruppo avranno definito il nuovo piano industriale.

(atto n. 5-04200)

Tabella 3 – Articolo 7 – Prefazione generale all’orario di servizio	
GRADUATORIA D’IMPORTANZA	TRACCE TIPO
1	Eurostar
2	Intercity - Eurocity
3	EuroNight - Espressi - Interregionali - Diretti - Merci a velocità = > a 120 Km/h
4	Regionali - Metropolitani - Merci a velocità inferiore a 120 Km/h
5	Tradotte - Locomotive isolate - Invii di materiali vuoti

ALLEGATO 2

**5-05843 Gribaudo: Gravi disagi per l'utenza piemontese derivanti dalla sospensione del servizio ferroviario su alcune tratte, in conseguenza dell'aggressione di un lavoratore della società Trenord.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce il Ministero degli interni, la Polizia Ferroviaria, anche in coordinamento con le altre Forze di Polizia territorialmente presenti e in continua sinergia con il Gruppo Ferrovie dello Stato italiane, effettua servizi giornalieri in stazione e a bordo treno, oltre che lungo linea, per garantire la sicurezza sia dei viaggiatori che del personale ferroviario. Tale attività è anche orientata verso la sicurezza della circolazione e dell'infrastruttura ferroviaria, in considerazione della natura strategica di tale settore della mobilità per il Paese.

Sono, infatti, più di 3 milioni e mezzo le persone che quotidianamente transitano nelle oltre 2.500 stazioni italiane e oltre 8 mila i convogli giornalmente circolanti sulle linee ferroviarie nazionali.

La maggior parte degli episodi di aggressione è costituita da ingiurie e minacce nei confronti degli operatori FS durante le operazioni di controllo dei titoli di viaggio a bordo dei treni; talvolta tali situazioni degenerano in percosse che possono causare lesioni di gravità variabile.

Nei casi più eclatanti, l'aggressività si riversa anche sul personale di Polizia che interviene per prestare tempestiva assistenza al personale FS aggredito. Nella quasi totalità degli episodi in parola, i responsabili vengono tratti in arresto e deferiti all'Autorità giudiziaria sia dagli operatori della Specialità Ferroviaria che da quelli di altre Forze di polizia.

Poiché la problematica in esame risulta in aumento a livello nazionale, ne è conseguito un potenziamento dei servizi, so-

prattutto su quei convogli e in quelle tratte ove si sono rilevate maggiori criticità.

Inoltre, con cadenza mensile o all'insorgere di improvvise recrudescenze del fenomeno, vengono individuati, congiuntamente alle componenti di FS, i convogli ritenuti *critici* sulla base della frequenza degli episodi criminosi accertati. Detta analisi, ovviamente, viene effettuata allo scopo di programmare servizi mirati volti a contrastare il fenomeno laddove esso risulti più frequente.

In relazione agli elementi di conoscenza così acquisiti, la Polizia Ferroviaria provvede ad effettuare scorte mirate sui convogli segnalati, nonché servizi negli scali ferroviari interessati dal loro transito, realizzando, in tal modo, un efficace dispositivo di filtraggio già all'atto della partenza.

Nel contesto delineato risultano essenziali sia le sinergie informative e operative con le imprese ferroviarie, così come le tecnologie a disposizione tanto come fattore deterrente quanto per l'individuazione di eventuali responsabili di atti illeciti.

Al riguardo, segnalo che è attivo il numero telefonico di emergenza 1600 che mette in contatto diretto il personale ferroviario con la sala operativa della Polizia Ferroviaria più vicina per garantire un intervento più immediato delle pattuglie e che taluni treni e molte stazioni ferroviarie sono dotate di impianti di video sorveglianza.

Ciò premesso, si evidenzia che, nel corso del 2015, la Polizia Ferroviaria, con i suoi 4.412 operatori, ha effettuato a

livello nazionale 200.209 servizi di vigilanza in stazione, ha scortato 107.1410 treni, ha espletato 15.824 servizi antiborseggio in abiti civili; ha inoltre effettuato 30.164 pattugliamenti lungo linea e 1.179 servizi straordinari di controllo del territorio; ha complessivamente tratto in arresto 1.468 persone, indagate 14.133 in stato di libertà e 828.006 sottoposte a controllo.

Grazie al dispositivo di sicurezza approntato e all'attività complessivamente espletata dalla Specialità in ambito ferroviario, nel 2015 si è registrata una riduzione degli episodi di criminalità predatoria, con un calo dei furti totali del 15 per cento.

Gli altri dati della delittuosità, relativi al medesimo periodo, lasciano emergere una diminuzione di alcuni fenomeni (furti rame -31 per cento, danneggiamenti -7 per cento, lancio oggetti contro i treni -13 per cento, frodi ai danni delle imprese ferroviarie -18 per cento) con un aumento delle aggressioni al personale ferroviario (mentre si riducono le aggressioni ai danni dei viaggiatori -14 per cento).

Tra le specifiche misure disposte dal Gruppo FS, a mero titolo esemplificativo segnalo:

formazione del personale di bordo con corsi antiaggressione;

presenza di agenti Polfer in uniforme sui treni regionali e notturni ritenuti critici per la sicurezza di passeggeri e ferrovieri;

creazione di squadre antievasione che effettuano il controllo dei biglietti prima dell'accesso ai treni;

realizzazione di varchi nelle principali stazioni per filtrare l'accesso ai treni e consentendolo esclusivamente ai possessori di biglietto;

azioni di contrasto dell'abusivismo in stazione, un ambito nel quale si consumano molte delle aggressioni registrate.

Infine, giova precisare che più recentemente sui treni a rischio segnalati da FS, scortati con continuità dalla polizia ferroviaria, non si sono rilevate criticità o episodi delittuosi; grazie a ciò non si è resa necessaria alcuna soppressione di treni.

## ALLEGATO 3

**5-06719 Spessotto: Mancato rispetto da parte dell'ENAC della normativa ambientale nella realizzazione di opere aeroportuali.**

**5-06889 Spessotto: Inadempienze dell'ENAC relativamente al rispetto della normativa ambientale in alcuni aeroporti italiani, con particolare riguardo all'aeroporto Canova di Treviso.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente agli atti presentati dall'onorevole Spessotto in quanto vertono su medesimo argomento.

Attraverso l'approvazione in linea tecnica del piano di sviluppo aeroportuale presentato dal gestore, l'ENAC fa proprio lo scenario di sviluppo proposto, svolgendo il ruolo di ente proponente per le successive procedure di compatibilità ambientale (VIA) e compatibilità urbanistica presso il MIT; valuta inoltre tutti gli aspetti legati ai requisiti da assicurare per garantire la sicurezza delle operazioni di volo, tematica di stretta ed esclusiva competenza dell'Ente.

Come verificabile sul portale dedicato alle VIA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM), tale procedura ha regolato le valutazioni di compatibilità ambientale di piani di sviluppo aeroportuali di molti scali nazionali. La maggior parte degli aeroporti sono oggi dotati di un *Master Plan* con decreto o procedura V.I.A. in corso.

L'approvazione tecnica rappresenta l'inizio di un *iter* che vede prima lo svolgimento delle procedure di compatibilità ambientale presso il MATTM e, successivamente, la procedura di conformità urbanistica presso il MIT. In particolare quindi, all'esito di quest'ultima fase, si perverrà all'approvazione definitiva del Piano da parte dell'ENAC.

Per quanto riguarda le casistiche dei singoli aeroporti trattati, si rappresenta che:

per l'aeroporto di Treviso, l'ENAC ha ritirato l'istanza presentata per la procedura di V.I.A. in quanto nel corso della stessa erano emerse tematiche ambientali da approfondire. Inoltre, è al momento in corso la definizione di un nuovo *Master Plan* dimensionato su un volume di traffico più contenuto e in linea con il Piano Nazionale degli Aeroporti sul quale è stata recentemente attivata la procedura di VAS;

le opere in corso sull'aeroporto di Venezia hanno tutte ottenuto le necessarie autorizzazioni ambientali previste dalle leggi vigenti ed è stato recentemente emesso dal MATT il decreto di V.I.A. sul *Master Plan* aeroportuale;

come riscontrabile sul sito del Ministero dell'ambiente, sul *Master Plan* dell'aeroporto di Verona è stata attivata la procedura di V.I.A. a seguito dell'approvazione tecnica del piano stesso;

per l'aeroporto di Ciampino è stata recentemente attivata la procedura di V.I.A.;

l'aeroporto di Bergamo è dotato di un decreto di V.I.A. su un *Master Plan* che ha come orizzonte temporale l'anno 2015; è al momento in corso la redazione del nuovo Piano su cui verrà attivata una nuova procedura di valutazione di compatibilità ambientale.

Infine, i competenti uffici del MATTM evidenziano che, nell'ambito dello svolgimento delle proprie competenze in materia di VIA, atteso che la domanda di pronuncia di compatibilità è una istanza di parte, applicano la normativa vigente in materia di procedure di VIA sia ai soggetti

pubblici che ai soggetti privati: è pertanto d'uopo sottolineare che è generalmente riconosciuta dalla normativa vigente in materia di procedimento amministrativo la facoltà, per il proponente, di ritirare l'istanza presentata presso una pubblica amministrazione.

## ALLEGATO 4

**5-06886 Galgano: Modalità di realizzazione e scelte relative all'ubicazione della stazione Medioetruria sul tracciato ad alta velocità Roma-Firenze.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Sulla base di valutazioni di carattere trasportistico, di accessibilità generale e in relazione all'attuale rete ferroviaria/stradale, al momento sono state individuate 5 posizioni possibili per la realizzazione della stazione Medioetruria: Arezzo e Chiusi nelle attuali stazioni sfruttando le interconnessioni con la linea lenta; Rigtino, a sud di Arezzo, lungo la linea AV a una distanza di circa 100 m dalla linea lenta, con possibilità quindi di realizzare l'interscambio ferro-ferro; Valdichiana (Farneta) al km +175 della linea direttissima, baricentrica rispetto al bacino senese e al bacino perugino e in corrispondenza alla SP 28; Chiusi Sud situata a circa 1.2 km dall'attuale stazione.

Occorre rilevare che siamo nella fase di uno studio preliminare in grado di individuare possibili e ottimali posizioni per la realizzazione di una stazione lungo la linea Alta Velocità Roma-Firenze nel tratto Arezzo-Chiusi; pertanto, uno specifico studio dei costi benefici diventerà parte integrante di un eventuale studio di fattibilità.

Sotto il profilo tecnico, i consulenti della regione Umbria hanno sviluppato uno studio finalizzato a individuare la popolazione di regione Toscana e regione Umbria potenzialmente servita dalla stazione Medioetruria nelle posizioni individuate. Da tale studio emerge che la popolazione potenzialmente servita dalla stazione AV Medioetruria risulta essere: per Arezzo attuale circa 2,6 mln persone, per Rigtino circa 3 mln di persone, per Valdichiana 2,65 mln di persone, per

Chiusi attuale e Chiusi Sud circa 2.4 mln di persone. Tale dato, di carattere puramente indicativo in quanto riconducibile all'intera popolazione residente, non è confrontabile con l'effettivo utilizzo dell'attuale stazione Mediopadana, oggi pari a circa 2000 persone/giorno. Peraltro, gli studi preliminari condotti per individuare la posizione ottimale della stazione Mediopadana lungo la linea AV Bologna-Milano indicavano la città di Parma.

Essendo la linea Firenze-Roma la più vicina linea AV all'Umbria, per collegare questa regione alla rete AV non si intravede altra soluzione se non quella di individuare una stazione lungo la medesima linea, che dista nell'ipotesi più favorevole e vicina circa 50 km (soluzione Valdichiana-Farneta).

RFI riferisce anche sull'esito di alcune considerazioni rispetto alla circolazione. Innanzi tutto, nell'ipotesi di sfruttare le attuali stazioni con l'utilizzo delle interconnessioni presenti, si registrerebbe un allungamento del tempo di percorrenza di +11' per Arezzo e +13' per Chiusi. Invece, per quanto concerne l'utilizzo di una nuova infrastruttura, le analisi svolte hanno evidenziato un perditempo di +5.5' per una sosta di 2' come nel caso della stazione Mediopadana.

Come è noto, RFI ha riportato al tavolo di lavoro una stima di massima per la realizzazione di una nuova infrastruttura che ammonta a 40 mln di euro. Resta inteso che l'ipotesi di utilizzo dell'infra-

struttura esistente, nel caso di Chiusi e Arezzo, comporta comunque interventi infrastrutturali e impiantistici (adeguamento h55 delle banchine, impianti informazione al pubblico) di dimensioni non trascurabili, dell'ordine di 2-4 milioni di euro.

Alcuni di questi interventi sono già inseriti nel Piano Commerciale di RFI.

Confermo che ogni valutazione del Governo potrà avvenire quando sarà definito uno stadio più avanzato degli approfondimenti in corso.

## ALLEGATO 5

**5-07256 Tullo: Modalità di rinnovo dei certificati che abilitano i lavoratori marittimi ai servizi e alle funzioni a bordo.**

**5-07257 Arlotti: Modalità di rinnovo dei certificati che abilitano i lavoratori marittimi ai servizi e alle funzioni a bordo.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente agli atti presentati dall'onorevole Tullo e dall'onorevole Arlotti in quanto vertono su medesimo argomento.

La Convenzione STCW '78 è stata ratificata con legge 21 novembre 1985, n. 739, e ha subito due modifiche: la prima nel 1995 e la seconda nel 2010 (cosiddetti emendamenti Manila 2010).

Tale Convenzione è stata inoltre oggetto di varie direttive europee, tra cui la direttiva 2008/106/CE, recepita nell'ordinamento nazionale con decreto legislativo n. 136/2011, e la direttiva 2012/35/CE, recepita con decreto legislativo n. 71/2015.

Ricordo che il MIT interpreta le normative internazionali e comunitarie tenendo conto degli interessi dell'utenza compatibilmente con gli obblighi internazionali cui deve rispondere quale Stato di bandiera.

Tra l'altro, circa la manifesta volontà del MIT di non riconoscere la navigazione effettuata su unità da diporto non adibite ad uso commerciale, è bene ricordare la Circolare n. 17 del 17 dicembre 2008, non abrogata da alcun provvedimento successivo.

Sebbene il citato decreto legislativo n. 71/2015 abroghi l'allegato IV del predetto decreto legislativo n. 136/2011, ne dispone comunque la vigenza nelle more dell'emanazione di apposito provvedimento ministeriale.

Ad oggi, quindi, la navigazione effettuata su unità da diporto non adibite ad uso commerciale, sebbene tali unità non rientrano nell'ambito disciplinato dalla Convenzione e dalle direttive europee, è riconosciuta valida ai fini del rinnovo.

Per quanto concerne il riconoscimento degli attestati di addestramento effettuati all'estero, occorre precisare che la Regola I/10 della Convenzione STCW '78, nella sua versione aggiornata, consente il riconoscimento dei certificati di competenza, e non degli addestramenti, per i quali il percorso di istruzione, addestramento e certificazione può variare da Paese a Paese; tale disposizione è stata adottata dall'Italia con decreto ministeriale 20 maggio 2004.

Nulla vieta ai marittimi italiani di ottenere una certificazione di competenza all'estero e lavorare in Italia avvalendosi dell'istituto dell'*endorsement* (riconoscimento) del certificato di competenza estero.

Se in futuro i programmi dei corsi in argomento dovesse essere svolti in modalità identiche su tutto il territorio dell'Unione Europea, la materia sarà oggetto di revisione da parte dei competenti uffici del MIT.

Quanto alla stesura dei decreti attuativi del decreto legislativo n. 71/2015, il MIT ha consultato tutte le parti interessate e ha tenuto conto, per quanto possibile, di tutte le osservazioni pervenute in relazione agli

obblighi internazionali e comunitari connessi all'implementazione della normativa.

Inoltre, la politica adottata da anni è quella di preservare l'occupazione dei marittimi italiani mettendoli alla stregua di tutti i lavoratori internazionali e consentendo loro di spendere le proprie certificazioni in tutti i Paesi del mondo facenti parte della Convenzione STCW.

Segnalo, poi, che l'attuazione delle norme internazionali e comunitarie adottate dall'Italia ha ottenuto il *placet* della Commissione Europea, la quale ha sotto-

posto i competenti uffici del MIT a ben 2 *audit* di controllo che hanno portato alla chiusura delle procedure di infrazione aperte in merito.

Nel concludere informo che sono in fase di elaborazione i decreti ministeriali attuativi degli emendamenti Manila 2010, che disciplineranno anche le modalità di rinnovo dei certificati di competenza prevedendo l'equivalenza, ai fini del rinnovo delle certificazioni possedute dal marittimo, dell'attività lavorativa svolta a bordo di *yacht* non adibiti ad attività commerciale.