

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### RISOLUZIONI:

7-01032 Liuzzi: Completamento della linea ferroviaria Ferrandina-Matera e collegamento ferroviario della città di Matera con il versante pugliese (*Discussione e rinvio*) ..... 184

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-09051 Oliaro: Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie del Sud Italia ..... 186

*ALLEGATO 1 (Testo della risposta)* ..... 192

5-09052 Bruno: Necessità di pervenire ad una definizione chiara della disciplina del noleggino con conducente ..... 186

*ALLEGATO 2 (Testo della risposta)* ..... 194

5-09053 Biasotti: Mancata manutenzione e stato di avanzato degrado del porto di Palermo, con particolare riguardo alla zona del molo Vittorio Veneto ..... 186

*ALLEGATO 3 (Testo della risposta)* ..... 195

5-09054 Franco Bordo: Raddoppio della tratta ferroviaria Milano-Codogno-Cremona-Mantova ..... 187

*ALLEGATO 4 (Testo della risposta)* ..... 196

5-09055 Paolo Nicolò Romano: Ripristino dei collegamenti ferroviari al servizio dei paesaggi vitivinicoli piemontesi, con particolare riferimento alla tratta Asti-Alba ..... 187

*ALLEGATO 5 (Testo della risposta)* ..... 198

5-09056 Attaguile: Conseguenze per la sicurezza del trasporto aereo derivanti dalla vertenza aperta dal personale dell'Enav a seguito della decisione del Governo di privatizzare il 49 per cento della società ..... 187

*ALLEGATO 6 (Testo della risposta)* ..... 200

5-09057 Tullo: Potenziamento dei collegamenti ferroviari con il porto di Genova, con particolare riguardo al completamento del secondo binario di Voltri ..... 187

*ALLEGATO 7 (Testo della risposta)* ..... 202

#### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84. Atto n. 303 (*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio*) .... 189

#### RISOLUZIONI

Martedì 5 luglio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

**La seduta comincia alle 13.10.**

**7-01032 Liuzzi: Completamento della linea ferroviaria Ferrandina-Matera e collegamento ferroviario della città di Matera con il versante pugliese.**  
(*Discussione e rinvio*).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione.

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.

Mirella LIUZZI (M5S) dopo aver illustrato compiutamente l'atto di indirizzo a propria firma, sottolinea l'esigenza che la Commissione svolga una audizione di rappresentanti di Rete ferroviaria italiana (RFI), anche al fine di disporre di un quadro più preciso degli stanziamenti disposti per la tratta oggetto della risoluzione, stante anche la recente rimodulazione del fabbisogno finanziario che ha previsto un incremento di 100 milioni di euro, determinato dalla necessità di adeguare il vecchio progetto alla normativa vigente e dalle nuove esigenze di trasporto del territorio.

Vincenzo FOLINO (SI-SEL) fa presente di aver presentato, insieme al collega Bordo, una risoluzione avente il medesimo oggetto e chiede pertanto che la Commissione possa svolgere un esame congiunto dei due atti. Concorda, infine, con la collega Liuzzi sulla necessità di svolgere l'audizione di rappresentanti di RFI.

Mario TULLO (PD) fa presente di aver presentato anch'egli, insieme ai colleghi Antezza, Speranza e Bruno Bossio, una risoluzione vertente sul medesimo argomento, che contiene impegni più stringenti per il Governo di quelli contenuti nell'atto a firma dei colleghi del MoVimento 5 Stelle riguardo alla realizzazione della tratta Ferrandina-Matera e dei collegamenti ferroviari tra la città di Matera e il versante pugliese. Ricorda, al riguardo, l'accoglimento da parte del Governo dell'ordine del giorno al decreto-legge «sblocca Italia» del 29 ottobre 2014 a prima firma Antezza, presentato sia in vista del titolo assegnato a Matera di capitale della cultura europea 2019 sia in ragione della dichiarazione fatta dall'Unesco dei Sassi di Matera come Patrimonio

mondiale dell'umanità. Condivide, infine, l'opportunità di svolgere l'audizione richiesta dalla collega Liuzzi.

Michele Pompeo META, *presidente*, fa presente ai deputati Folino e Tullio che le risoluzioni da loro annunciate non risultano ancora pubblicate e che successivamente alla pubblicazione sarà valutata l'opportunità di una discussione congiunta dei tre atti. Pur ravvedendo le ragioni alla base della richiesta di audizione di rappresentanti di RFI formulata dalla deputata Liuzzi e condivisa dai deputati intervenuti nel dibattito, ritiene che una importante occasione di confronto su tale argomento sia rappresentata dalla missione in Basilicata che la Commissione dovrebbe svolgere nelle prossime settimane, nell'ambito del ciclo di missioni deliberate dall'Ufficio di presidenza nelle regioni del Sud Italia volte a verificare lo stato delle infrastrutture ferroviarie, anche al fine di acquisire l'avviso della regione al riguardo. Osserva, infine, che l'esame dell'aggiornamento 2016 al Contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture dei trasporti e RFI può costituire un'altra importante occasione per la Commissione per esprimere il proprio punto di vista riguardo alla destinazione delle risorse ivi stanziare.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

**La seduta termina alle 13.25.**

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Martedì 5 luglio 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 13.30.**

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle in-

terrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

**5-09051 Oliaro: Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie del Sud Italia.**

Salvatore MATARRESE (SCpI), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

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

Salvatore MATARRESE (SCpI), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta ampia e articolata. Osserva peraltro che dalla risposta stessa emerge che dei quasi 9 miliardi di euro di nuovi finanziamenti per gli investimenti relativi alla rete ferroviaria nazionale soltanto il 30 per cento è destinato al Mezzogiorno. Si tratta di una percentuale insufficiente, rispetto alla quale le regioni meridionali sopperiscono con i fondi dell'Unione europea. Osserva in ogni caso che, anche in considerazione del ben noto divario nella dotazione infrastrutturale che penalizza le regioni meridionali, risulta necessario da parte dello Stato un impegno finanziario più significativo ed esorta il Governo ad impegnarsi attivamente in questo senso.

**5-09052 Bruno: Necessità di pervenire ad una definizione chiara della disciplina del noleggio con conducente.**

Ivan CATALANO (Misto), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

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

Ivan CATALANO (Misto), replicando in qualità di cofirmatario, osserva che l'e-

mendamento cui faceva riferimento il sottosegretario nella risposta, di cui già era a conoscenza, a suo avviso non è sufficiente a risolvere tempestivamente la questione di natura giuridica sorta in ordine alla disciplina del noleggio con conducente. Rileva, infatti, che una norma di delega, seppur opportuna, richiede tempi di approvazione tali da non consentire nell'immediato di pervenire ad una soluzione, fortemente richiesta dalle imprese, colpite da una grave crisi e sottoposte alla concorrenza spesso sleale degli operatori stranieri. Invita, pertanto, il Governo a predisporre una norma di interpretazione autentica, da inserire se possibile, nel medesimo veicolo legislativo, anche al fine di riaffermare la volontà del Parlamento e del Governo, che non viene opportunamente presa in considerazione dall'autorità giudiziaria, che in numerose occasioni conferma l'applicazione delle disposizioni di cui è sospesa l'efficacia.

**5-09053 Biasotti: Mancata manutenzione e stato di avanzato degrado del porto di Palermo, con particolare riguardo alla zona del molo Vittorio Veneto.**

Gabriella GIAMMANCO (FI-PdL), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo, evidenziando lo stato di degrado del molo Vittorio Veneto del porto di Palermo e l'esigenza di accertare le responsabilità rispetto a tale degrado.

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

Gabriella GIAMMANCO (FI-PdL), replicando in qualità di cofirmataria, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta resa, di cui si dichiara soddisfatta, sia per quanto riguarda le iniziative per pervenire finalmente alla realizzazione delle opere infrastrutturali in questione, sia per quanto concerne la volontà di accertare le responsabilità, anche attraverso l'invio di personale ispettivo. Sottolinea infatti che la situazione di degrado illustrata nell'interrogazione costituisce un

grave disagio per la città di Palermo, anche con riferimento alle attività del comparto turistico. Per questa ragione sussiste una forte aspettativa di interventi idonei, da un lato, a individuare le responsabilità che hanno determinato il degrado e, dall'altro, a superare questa condizione.

**5-09054 Franco Bordo: Raddoppio della tratta ferroviaria Milano-Codogno-Cremona-Mantova.**

Franco BORDO (SI-SEL) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Franco BORDO (SI-SEL), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta che ha chiarito la modalità di realizzazione degli interventi sulla linea oggetto dell'interrogazione e la relativa tempistica. Proprio riguardo a quest'ultimo aspetto non si ritiene tuttavia soddisfatto dei tempi con i quali si intende effettuare la gran parte degli interventi, dal momento che viene privilegiata un'ottica di lungo periodo che non permetterà ai pendolari e ai numerosi utenti di quella linea, che costituisce la dorsale sud-ovest della Lombardia, di trovare una rapida soluzione alle inefficienze che da anni affliggono i servizi di trasporto ferroviario ivi operati. Auspica, pertanto, che si possa rivedere la programmazione degli interventi, privilegiandone la realizzazione nel breve-medio periodo.

**5-09055 Paolo Nicolò Romano: Ripristino dei collegamenti ferroviari al servizio dei paesaggi vitivinicoli piemontesi, con particolare riferimento alla tratta Asti-Alba.**

Paolo Nicolò ROMANO (M5S) illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando l'esigenza, fortemente sentita dal territorio interessato, di riattivare la linea ferroviaria Alba-Asti, anche in considerazione dell'interdipendenza tra i due comuni, dovuta

alla condivisione di alcuni servizi pubblici essenziali, come l'ospedale e il tribunale, e del fatto che la linea attraversa le colline del vino di Langhe, Roero e Monferrato, che sono state riconosciute dall'UNESCO patrimonio mondiale dell'umanità.

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

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), replicando, auspica che il Governo dimostri con i fatti la volontà di sostenere il trasporto ferroviario, che è sicuramente la modalità di trasporto più efficiente, meno inquinante, più sicura e col minore impatto sul territorio esistente. Ritiene che non possano più essere accettate politiche della mobilità incentrate sul trasporto su gomma, che rappresenta invece la modalità di trasporto più inquinante, con il maggiore consumo di energia e più pericolosa. Trova incomprensibile che non si riesca a reperire le risorse, comunque non così ingenti, che sono necessarie per rendere agibile la galleria Gheresi, mentre si sprecano miliardi di euro in progetti faraonici ed inutili, come l'Alta Velocità del Terzo Valico, che le stesse Ferrovie dello Stato giudicano priva di una domanda di utilizzo corrispondente allo sforzo finanziario richiesto per la sua realizzazione. Osserva che la riattivazione della linea Alba-Asti, richiesta nella propria interrogazione, risulta indispensabile per evitare che perisca una linea ferroviaria storica, che risulta strategica per il territorio e che collega paesaggi unici, invidiati in tutto il mondo. Ribadisce che la riattivazione di tale linea rappresenterebbe un importante volano economico per questo territorio segnato duramente dalla crisi.

**5-09056 Attaguile: Conseguenze per la sicurezza del trasporto aereo derivanti dalla vertenza aperta dal personale dell'Enav a seguito della decisione del Governo di privatizzare il 49 per cento della società.**

Barbara SALTAMARTINI (LNA), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Barbara SALTAMARTINI (LNA), replicando, ringrazia il sottosegretario per la puntuale elencazione dei fatti esposti, che però non fanno emergere le valutazioni politiche sottese alla decisione di privatizzare il 49 per cento delle quote della società ENAV SpA. Osserva, infatti, che a suo giudizio con tale operazione il Governo svenderà a partner stranieri la sicurezza aerea nazionale e internazionale operata in territorio italiano. Rileva che la delicatezza del tema trattato è sottolineata anche dalla forte attenzione che i servizi di *intelligence* nazionale hanno posto al riguardo. Esprime quindi il proprio totale disaccordo in ordine all'operazione di privatizzazione messa in campo dal Governo, non interessato a difendere l'interesse nazionale, a fronte di un profitto di importo risibile per le casse dello Stato. Stigmatizza, infine, il mancato coinvolgimento, in tale operazione, dei lavoratori, soprattutto da parte di un Governo che costantemente nelle proprie dichiarazioni sembra voler difenderne gli interessi e i diritti, ma che poi si comporta e decide in modo molto diverso da quanto dichiara.

**5-09057 Tullo: Potenziamento dei collegamenti ferroviari con il porto di Genova, con particolare riguardo al completamento del secondo binario di Voltri.**

Mario TULLO (PD) illustra l'interrogazione in titolo, evidenziando gli effetti dell'apertura del tunnel del San Gottardo, che rischia di mettere fuori mercato il transito delle merci attraverso il porto di Genova. Risulta pertanto necessario, nelle more del completamento delle grandi infrastrutture e, in particolare, del nuovo collegamento ferroviario del Terzo Valico dei Giovi, attuare gli interventi relativi alle linee ferroviarie esistenti, per assicurare

un'adeguata capacità di trasporto ferroviario delle merci in transito attraverso il porto di Genova, in particolare accelerando i lavori necessari per il completamento del secondo binario di Voltri.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Mario TULLO (PD), replicando, si dichiara soddisfatto per il quadro degli investimenti illustrato nella risposta resa dal rappresentante del Governo. Ribadisce tuttavia l'esigenza di effettuare quanto prima possibile gli interventi sulle linee ferroviarie esistenti e, in particolare, il completamento del secondo binario di Voltri, che forniscano quei circa 900 metri di binari necessari per il trasporto ferroviario delle merci in provenienza dal porto di Genova o destinate a tale porto. Sottolinea altresì che risulta altrettanto importante recuperare al traffico merci le tracce ferroviarie notturne o comunque scarsamente utilizzate. Si impegna pertanto a vigilare e, se necessario, stimolare ancora il Governo perché intervenga in modo sollecito ed efficace nel senso indicato.

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

**La seduta termina alle 14.20.**

#### ATTI DEL GOVERNO

*Martedì 5 luglio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Vincenzo GAROFALO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.*

**La seduta comincia alle 14.20.**

**Schema di decreto legislativo recante riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84.**

**Atto n. 303.**

*(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno, rinviato nella seduta dell'8 giugno 2016.

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.

Nicola BIANCHI (M5S) osserva che non è previsto alcun potere di iniziativa ai comuni che, pur essendo sede di porto, non sono rappresentati nel Comitato di gestione, limitando in tal modo le prerogative e l'autonomia di questi enti locali all'interno delle Autorità di sistema portuale. Rileva che questo vale in particolar modo per la Sardegna, dove l'intero territorio portuale regionale è soggetto ad una sola Autorità di sistema portuale, nonostante la presenza e la particolare dislocazione di numerosi porti di rilievo. Chiede pertanto al relatore di tenere in considerazione tale aspetto, inserendo un'osservazione volta a dare rappresentatività, all'interno dei comitati di gestione, ai comuni e ai territori che includono porti che non sono sede di Autorità portuale e il cui territorio non è incluso nel sistema portuale della città metropolitana dell'Autorità di sistema portuale, com'è il caso di Porto Torres.

Michele BORDO (PD) chiede al relatore di inserire, nella proposta di parere, le seguenti osservazioni: *a)* valutare l'introduzione di disposizioni immediatamente esecutive volte alla più ampia applicazione dei principi di trasparenza, non discriminazione e concorrenza nell'ambito

delle concessioni terminalistiche portuali e dei servizi tecnico-nautici; *b)* istituire su tutto il territorio nazionale ambiti logistici di area vasta che coinvolgano soggetti pubblici e privati e, in particolare, i gestori delle altre infrastrutture, ferroviarie, stradali, aeroportuali limitrofe alle aree portuali; *c)* assicurare l'effettiva applicazione del principio della separazione tra attività di gestione del porto e attività economiche di interesse portuale, rendendo più chiaro il divieto per le Autorità di governo di svolgere operazioni economiche in ambito portuale, anche indirettamente (per il tramite di società partecipate); *d)* in merito all'articolo 5 che fa salva la facoltà delle Regioni di richiedere l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale ricadente nella propria competenza all'interno dell'Autorità portuale di sistema, chiarire il soggetto demandato alla decisione finale in merito al porto di rilevanza economica regionale e quali i criteri adottati; *e)* in merito al Tavolo di partenariato della risorsa mare si ritiene che il tavolo di partenariato debba esprimere pareri vincolanti in ordine: 1) all'organizzazione del lavoro in porto, agli organici delle imprese, all'avviamento della manodopera e alla formazione professionale dei lavoratori, all'applicazione del Contratto collettivo nazionale di settore, al numero massimo delle imprese; 2) alle attività di cui all'articolo 8 comma 1 lettera *m)* dello schema di decreto; 3) alle attività di cui all'articolo 9 comma 5 lettere *f)*, *g)*, *h)*, *i)*, *j)*, *k)* dello schema di decreto; *f)* in merito al Tavolo nazionale di coordinamento, ampliarne la partecipazione alle associazioni sindacali maggiormente rappresentative, alle associazioni di categoria di ambito portuale e alle associazioni a carattere ambientalista che si occupano del mare.

Anna Maria CARLONI (PD) osserva che la Commissione sta esaminando un atto di particolare rilevanza, ampiamente discusso e considerato con grande attenzione anche nei territori interessati. Rileva che il passaggio a quindici Autorità di sistema portuale rappresenta lo strumento con cui si intende pervenire a una razio-

nalizzazione finalizzata ad assicurare il rilancio e la competitività del sistema dei porti italiani. Proprio nella logica delle finalità di fondo perseguite con l'atto in esame, ritiene particolarmente significative le considerazioni svolte dal Consiglio di Stato nell'ambito del proprio parere in relazione alla richiesta delle Regioni di una deroga che permetta, per un periodo di tre anni, di confermare l'autonomia di Autorità portuali oggi esistenti, che, sulla base dell'atto in esame, non assumono la qualifica di Autorità di sistema portuale. Condivide infatti la valutazione espressa dal Consiglio di Stato per cui una dilazione, per un periodo tanto lungo, della piena attuazione della riforma, finirebbe per privarla di efficacia, compromettendo proprio l'obiettivo di garantire la competitività dei porti italiani in un'ottica di sistema. Per questo ritiene che il parere che la Commissione andrà ad esprimere dovrà esprimersi con molta chiarezza su questo aspetto, che assume un rilievo decisivo.

Tino IANNUZZI (PD) esprime un giudizio positivo sullo schema di decreto in esame, che, dopo anni di attesa, conduce alla riforma della legge n. 84 del 1994. Rileva che la finalità di fondo di tale riforma deve essere quella di accrescere l'efficienza e la competitività del sistema portuale italiano di fronte alle sfide sempre più urgenti e stringenti del mercato mondiale e di grandi realtà portuali europee. Giudica fondamentale velocizzare, semplificare e snellire le procedure per la realizzazione delle infrastrutture ed opere pubbliche occorrenti per rendere più moderni ed efficienti i porti nazionali e ritiene, in tale contesto, essenziale intervenire sulle procedure troppo farraginose e lunghe per l'approvazione dei piani regolatori portuali. Reputa altresì importante estendere alle aree retroportuali i regimi fiscali e doganali propri delle zone portuali *stricto sensu* intese. Manifesta contrarietà per il modo con il quale sono state individuate le future Autorità di sistema, troppo condizionate dal fuorviante e sbagliato riferimento alle reti

TEN-T ed ai porti cosiddetti «core», ritenendo invece che sarebbe opportuna una valutazione assai più ampia che tenga conto di una pluralità di elementi, quali l'andamento dei traffici passeggeri, merci, container, crocieristico. In questo contesto giudica, ad esempio, ingiustificata la previsione di due Autorità di sistema in Puglia e di una sola Autorità in Campania, nonostante la realtà molto efficiente e con indici tutti molto positivi che caratterizza il porto di Salerno. Invita la Commissione a chiedere, nel proprio parere, l'attuazione integrale della norma transitoria approvata in Conferenza Stato-Regioni, che consente alla Regione interessata di avanzare richiesta motivata per la conservazione delle attuali Autorità portuali già costituite ai sensi della legge n. 84/1994, per un periodo massimo di 36 mesi. Osserva che tale norma è stata altresì condivisa dal Governo, come ha confermato il Ministro Delrio nel corso dell'audizione di fronte alla Commissione nell'ambito dell'esame dello schema di decreto legislativo.

Ricorda che le regioni hanno condizionato l'intesa sul Piano della portualità e della logistica all'attuazione piena delle norme transitorie proposte per il decreto all'esame della Commissione sulla riorganizzazione dei porti. Osserva, infatti, che solo l'applicazione di tale norma transitoria consente il rispetto della sentenza della Corte costituzionale n. 261 del 2015, che con chiarezza ha posto il principio vincolante e fermo della necessità della intesa fra Stato e regioni in tutta la materia dei porti, rientrando nella competenza concorrente e ripartita fra Stato e regioni. Ritiene quindi che Parlamento e Governo debbano rispettare le decisioni maturate in sede di Conferenza unificata, per rispettare il principio dell'intesa con le regioni sancito dalla Corte in ordine alla redazione del Piano della portualità e della logistica ed estensibile all'intera normativa sui porti, confermato sia dalla stessa Legge Madia sia dal parere reso dalla Commissione lo scorso 5 agosto sul Piano della portualità e della logistica, che hanno espressamente affermato il ruolo centrale delle regioni in questa materia. Fa pre-

sente che la norma transitoria, di cui al primo emendamento del documento della Conferenza delle regioni allegato al parere della Conferenza unificata, già di per sé risponde in modo adeguato alle osservazioni formulate nel parere del Consiglio di Stato, che sottolinea la necessità di una richiesta della regione e di una decisione del Ministro, entrambe adeguatamente e congruamente motivate, con riferimento a ragioni giustificative precise, quali gli indici di riferimento obiettivi delle realtà portuali: *trend* di traffico merci, *container*, passeggeri, andamento crocieristico, volume entrate annuali, capacità di spesa e di utilizzazione delle risorse nazionali e comunitarie per investimenti ed opere pubbliche, popolazione complessiva, estensione dei territori regionali. Conclude, pertanto, chiedendo il recepimento integrale e fedele della citata norma transitoria, sia nel parere che dovrà rendere la Commissione e sia nel decreto legislativo finale.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL) sottolinea l'esigenza di chiarire come la Commissione intenda organizzare i propri lavori relativi all'esame dello schema di decreto legislativo in oggetto. Ricorda infatti che già in precedenti sedute era stata segnalata l'esigenza di svolgere un ciclo di audizioni, oltre a quella del Ministro, che già è stata effettuata. In particolare ritiene che la Commissione debba in ogni caso ascoltare i rappresentanti della Conferenza delle Regioni. Segnala infatti che, a quanto è noto, in sede di espressione del parere della Conferenza unificata, è intervenuto un accordo politico tra il Governo e le Regioni, in base al quale la richiesta di mantenere per tre anni l'autonomia di Autorità portuali esistenti in concreto avrebbe dovuto trovare applicazione nei due casi di Savona, rispetto a Genova, e di Salerno, rispetto a Napoli. Se invece si moltiplicano le richieste per analoghe deroghe, il quadro diventa molto più complicato. Proprio per questo ribadisce che l'esigenza che la Commissione si confronti direttamente con i rappresentanti della

Conferenza delle Regioni e dell'ANCI. Segnala altresì l'opportunità che la Commissione prenda in considerazione i suggerimenti degli operatori del *cluster* marittimo, anche richiedendo note scritte.

Mario TULLO (PD), *relatore*, ricorda che la Commissione aveva stabilito di procedere esclusivamente all'audizione del Ministro, utilizzando, per quanto concerne tutti gli altri soggetti coinvolti, le memorie scritte depositate nell'ampio e completo ciclo di audizioni svolto dall'omologa Commissione del Senato. Ritiene pertanto che, ove sussistano le condizioni, possa procedere già nella seduta prevista per domani alla presentazione della propria proposta di parere.

Roberta OLIARO (SCpI) si impegna far pervenire al relatore già nella giornata odierna i rilievi e le osservazioni che a suo giudizio è opportuno che siano inserite nel parere della Commissione. In proposito si limita a segnalare l'esigenza di intervenire per quanto riguarda le difformità relative all'applicazione dell'IMU alle strutture dei *terminal* che svolgono funzioni marittime e portuali. Ritiene al riguardo che una modifica dell'articolo 18 del testo in esame, che contiene le misure di semplificazione, permetterebbe di assicurare l'uniformità nell'applicazione della citata imposta.

Michele Pompeo META, *presidente*, dopo aver invitato il relatore a tener conto, in fase di predisposizione del parere, delle questioni emerse nel dibattito e di altre che potranno essergli direttamente segnalate da membri della Commissione e dopo aver segnalato, al contempo, l'esigenza di evitare proposte di interventi che sono del tutto al di fuori di una logica coerente di riforma, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per domani.

**La seduta termina alle 14.45.**

## ALLEGATO 1

**5-09051 Oliaro: Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie del Sud Italia.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle linee politiche che il Governo intende adottare al fine del concreto sviluppo delle infrastrutture del sud Italia, con particolare riferimento alle nuove risorse, segnalo che con l'Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma – Parte Investimenti 2012-2016 (CdP-I) il saldo dei finanziamenti è complessivamente pari a +8.934 milioni di euro, considerate le variazioni in aumento (+9.272 milioni di euro) e quelle in diminuzione (-338 milioni di euro).

Tali risorse permetteranno l'avvio di nuovi interventi secondo le seguenti linee:

proseguimento dei programmi di sicurezza e adeguamento agli obblighi di legge con interventi necessari a contenere i rischi nelle gallerie, nelle zone sismiche e in quelle soggette a dissesto idrogeologico, oltre a interventi per la salvaguardia dell'ambiente e la mitigazione del rumore, per la soppressione dei passaggi a livello e la protezione in sicurezza delle rimanenti interferenze strada-ferrovia, nonché per nuove esigenze connesse al Piano sicurezza armamento;

ammodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari per adeguare l'efficienza alla crescente richiesta di mobilità ed eliminare gli impianti tecnologicamente superati e obsoleti;

interventi di *upgrading* per il superamento dei *colli di bottiglia* nelle aree metropolitane, tra cui Palermo. Inoltre, sono previste risorse per la prosecuzione del Piano Stazioni finalizzato a migliorare

l'accessibilità e i servizi nelle stazioni oltre che a elevare gli *standard* di qualità ed efficienza delle reti in corrispondenza delle aree metropolitane;

miglioramento della regolarità di esercizio e velocizzazione assi viaggiatori; le azioni individuate per il rilancio dei servizi ferroviari puntano a incrementare le prestazioni della rete per rendere più competitivo il sistema ferroviario, la qualità dell'offerta e l'intermodalità;

adeguamento prestazionale delle linee merci per il potenziamento delle connessioni con porti e terminali al fine di rendere più competitiva la modalità ferroviaria;

investimenti di sviluppo a carattere regionale per il rilancio del trasporto pubblico locale e per rispondere alle esigenze avanzate dalle Regioni e valutate congiuntamente dal MIT e da RFI.

Nell'ambito di tali nuove risorse, circa 2,4 miliardi di euro sono destinati a investimenti nel Mezzogiorno. Tra i principali investimenti vi sono il completamento del raddoppio della tratta Termoli-Lesina, con il finanziamento di circa 440 milioni di euro relativo ai lotti 2 e 3; gli interventi sull'itinerario Napoli-Bari, per oltre 500 milioni di euro, relativi alla velocizzazione e raddoppio della tratta Frasso Telesino-Vitulano, al 1° lotto della Apice-Orsara e all'adeguamento del progetto definitivo della Bovino-Orsara, e la prima fase funzionale tra Fiumefreddo-Letojanni del raddoppio dell'attuale linea a semplice

binario tra Giampileri e Fiumefreddo, per oltre 800 milioni di euro. Importanti investimenti sono previsti anche per lo sviluppo delle tratte a carattere regionale (con, tra gli altri, interventi di velocizzazione della Tirrenica sud e della Battipaglia-Potenza-Metaponto e il ripristino della linea Palermo-Trapani via Milo) e l'*upgrading* e sviluppo Aree Metropolitane (tra cui il nodo di Palermo).

Occorre precisare che le risorse indicate nell'Aggiornamento 2016 non tengono conto delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione afferenti alla programmazione 2014-2020, destinati alla realizzazione degli interventi compresi nel Patto ai sensi dell'articolo 1, comma 703, della legge di stabilità 2015, non essendo concluso il processo di assegnazione di tali risorse.

Il Governo si è impegnato ad attuare progetti infrastrutturali decisivi per incrementare la dotazione infrastrutturale del Mezzogiorno con l'obiettivo di migliorare la mobilità per lo sviluppo delle imprese e dei territori.

Con l'intento di definire per ogni regione del sud interventi prioritari e trainanti, le azioni da intraprendere per attuarli e gli ostacoli da rimuovere, la tempistica, le reciproche responsabilità, il Governo si è attivato per siglare 16 Patti per il Sud: uno per ognuna delle 8 Regioni (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Puglia, Calabria, Sicilia, Sardegna), uno

per ognuna delle 7 Città Metropolitane (Napoli, Bari, Reggio Calabria, Messina, Catania, Palermo, Cagliari).

I Patti mettono insieme le risorse già assegnate con precedenti strumenti di programmazione o disponibili, provenienti da POR e PON 2014-2020, da FSC, da Piani di azione e coesione (PAC) e Programmi ordinari di convergenza (POC) e consentono di finanziare progetti che le Regioni o le Città metropolitane hanno individuato come prioritari.

Per lo sviluppo del Mezzogiorno sono di fondamentale importanza anche le programmazioni 2014-2020 dei fondi cofinanziati dall'Europa: Piano Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti, Piani Operativi Regionali.

In generale, quello dell'innalzamento dello *standard* dei servizi di trasporto è un principio ispiratore di tutta la strategia del PON, che per questo andrà a concentrare le proprie azioni anche nell'ottica di garantire la massima intermodalità e interoperabilità, attraverso l'uso di tecnologie standardizzate tanto per il traffico merci che per il traffico passeggeri.

Si prevede che il PON 2014-2020 sosterrà la copertura finanziaria delle opere in corso sulle direttrici Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo; mentre l'allocazione di finanziamenti POR 2014-2020 per investimenti ferroviari rientrano nella competenza delle Regioni.

## ALLEGATO 2

**5-09052 Bruno: Necessità di pervenire ad una definizione chiara della disciplina del noleggio con conducente.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Su quanto evidenziato dagli Onorevoli Interroganti, assicuro che l'attenzione del Governo a regolamentare il settore degli autoservizi pubblici non di linea (servizi taxi e di noleggio con conducente) è sempre stata massima.

Infatti, proprio al fine di garantire certezza normativa e omogeneità di applicazione della disciplina in materia, nell'ambito del disegno di legge AS 2085 (legge annuale per il mercato e la concorrenza) è stato presentato l'emendamento n. 52.0.400 da parte dei relatori; tale emen-

damento intende delegare il Governo per la revisione della suddetta disciplina nel rispetto di taluni principi e criteri direttivi.

Preciso che sull'emendamento sono stati presentati 19 sub-emendamenti e l'esame del provvedimento è in corso presso le competenti commissioni parlamentari.

L'esigenza di fornire al sistema Paese un impianto normativo che consenta di chiarire gli aspetti controversi è il comune auspicio di tutte le forze politiche e in tal senso il Governo sosterrà ogni iniziativa che il Parlamento vorrà intraprendere.

## ALLEGATO 3

**5-09053 Biasotti: Mancata manutenzione e stato di avanzato degrado del porto di Palermo, con particolare riguardo alla zona del molo Vittorio Veneto.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Siamo consapevoli delle difficoltà in corso per la realizzazione delle principali opere infrastrutturali nel porto di Palermo.

I due principali interventi, la realizzazione del bacino di riparazione e il rifacimento del terminal crociere, scontano ritardi ultradecennali e complessi percorsi amministrativi che si trascinano in alcuni casi dalla seconda metà degli anni '80. Così come non più differibili appaiono i lavori per l'ammodernamento delle principali banchine e per il dragaggio. Tutto ciò, in aggiunta a quanto successo al Molo Vittorio Veneto, come richiamato dagli Onorevoli Interroganti.

Per tutte queste ragioni abbiamo chiesto al Provveditore alle Opere Pubbliche della Sicilia di affiancare l'Autorità portuale di Palermo al fine di implementarne le ad oggi insufficienti capacità realizzative.

Fermo restando l'accertamento delle responsabilità da parte della magistratura, il MIT ha interesse a che gli interventi vengano realizzati e in tal senso sta ovviamente monitorando l'evolversi della situazione con la Direzione generale preposta alla vigilanza sulle autorità portuali e le infrastrutture portuali e con il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, anche al fine di valutare l'eventuale invio di personale ispettivo.

## ALLEGATO 4

**5-09054 Franco Bordo: Raddoppio della tratta ferroviaria  
Milano-Codogno-Cremona-Mantova.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Circa la linea ferroviaria Milano-Codogno-Cremona-Mantova, ricordo che nel vigente Contratto di Programma 2012-2016 Parte Investimenti (CdP-I) è prevista la realizzazione del raddoppio della tratta Cremona-Cava Tigozzi e il potenziamento del fascio merci a servizio della stazione di Cava Tigozzi.

I lavori sono iniziati a maggio 2013, a marzo 2014 è stato attivato il binario pari e a settembre 2015 il binario dispari. Il costo dell'intervento di raddoppio è di 38 milioni di euro, completamente finanziato a valere su risorse nazionali, della Regione Lombardia e del Comune di Cremona. L'intervento consente di migliorare le attività di manovra nell'impianto di Cava Tigozzi, dove insistono alcuni dei maggiori raccordi industriali dell'area sud della regione Lombardia, di garantire l'incremento della capacità sulla tratta e contestualmente di aumentare il livello di regolarità dei servizi.

Per l'*upgrading* Codogno-Cremona-Mantova, il 10 luglio 2014 è stato firmato il Protocollo d'intesa tra Regione Lombardia ed RFI per la regolarizzazione e lo sviluppo del servizio ferroviario regionale sulla linea Codogno-Mantova e infrastrutture connesse. Il successivo 12 novembre è stata stipulata una Convenzione tra Direzione Territoriale Produzione di Milano e Regione Lombardia per l'attuazione della prima fase prioritaria di interventi previsti nel 2014-2016; le attività sono in corso rispettando il cronoprogramma condiviso con la Regione.

Ai fini di una ottimizzazione del modello di esercizio, RFI sta valutando, d'in-

tesa con Regione Lombardia, la possibilità di realizzare un intervento di velocizzazione nella stazione di Marcaria in luogo della realizzazione di alcuni posti di blocco intermedi. Il costo degli interventi è di 12,2 milioni di euro, di cui il 50 per cento a carico della Regione e il 50 per cento a carico di RFI, quest'ultima quota coperta con le risorse nell'ambito dell'Aggiornamento 2015 del CdP-I 2012-2016.

Sempre nel predetto Protocollo d'intesa sono previsti ulteriori interventi che costituiscono una fase successiva di *upgrading*. In particolare, la realizzazione di interventi nella stazione di Castellucchio è stata recentemente oggetto di convenzione con Regione Lombardia il cui costo è di 9 milioni di euro e sarà cofinanziato dalla Regione con risorse proprie e da RFI con fondi disponibili nel predetto Aggiornamento 2015. I successivi interventi, che potranno essere oggetto di ulteriori accordi tra Regione e RFI, sono finalizzati a migliorare la regolarità della circolazione e una possibile riduzione dei tempi di percorrenza.

Circa, poi, i volumi di traffico sulla linea Milano-Codogno-Mantova sono ad oggi potenzialmente gestibili con l'attuale configurazione di linea a semplice binario: tuttavia, in alcune tratte si rilevano valori prossimi alla saturazione pari a circa 80-90 treni/giorno. Pertanto, nel breve periodo RFI ritiene di perseguire un piano di interventi leggeri che consentano di potenziare la linea esistente attraverso la velocizzazione delle operazioni di incrocio fra treni nelle stazioni, la rimozione delle limitazioni di velocità per i treni merci, la

modifica del sistema di distanziamento per consentire di far viaggiare i treni più ravvicinati aumentando la capacità e la soppressione dei passaggi a livello. In uno scenario di medio/lungo periodo è ipotizzabile un intervento di raddoppio della linea da dividere in fasi in relazione ai volumi di traffico. Ad oggi, tenuto conto dei volumi attuali e delle possibili evoluzioni dei traffici, si ritiene prioritario il raddoppio della tratta tra Cremona e Piadena.

Lo studio di prefattibilità prevede un costo di 900 milioni di euro per il raddoppio completo Codogno-Mantova (con

estesa di 84 chilometri), di cui 310 milioni per la prima fase Cremona-Piadena (con estesa di 28 chilometri).

Lo schema di Aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016, recentemente trasmesso al CIPE per l'avvio dell'*iter* approvativo, in tabella A04 – Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale/Alta Capacità prevede l'intervento « Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova ».

Nello stesso schema sono previste risorse pari a 6 milioni di euro per la progettazione della prima fase di raddoppio tra Cremona-Piadena.

## ALLEGATO 5

**5-09055 Paolo Nicolò Romano: Ripristino dei collegamenti ferroviari al servizio dei paesaggi vitivinicoli piemontesi, con particolare riferimento alla tratta Asti-Alba.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo al quesito posto anche sulla base di elementi informativi di Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

Il collegamento ferroviario tra Asti e Alba è formato dalla tratta ferroviaria Asti-Castagnole delle Lanze e dalla tratta Castagnole delle Lanze-Alba.

Come è noto, nel mese di maggio 2010, la galleria Ghersi è stata interessata da un grave dissesto strutturale determinato dal cedimento della fondazione del piedritto lato sinistro senso linea, nonché dall'attività erosiva del fiume Tanaro alla base del rilievo attraversato. Infatti, la galleria si sviluppa all'interno di un rilievo collinare caratterizzato da uno spiccato processo di erosione regressiva indotta dallo stesso fiume; tale azione erosiva sul versante genera un arretramento dello stesso con produzione di coltri detritiche al piede e la continua erosione della base del versante comporta, pertanto, la necessità di realizzare, oltre al consolidamento della struttura della galleria, importanti opere di difesa spondale nonché opere di difesa e consolidamento della parete con preventive opere di regimazione delle acque.

Il dissesto strutturale ha determinato l'interruzione dell'esercizio nel solo tratto Castagnole-Alba, con attivazione di un servizio sostitutivo bus, restando attiva la circolazione sulle tratte afferenti (Cavalermaggiore-Bra-Alba, Carmagnola-Bra-Alba, Cantalupo-Nizza-Canelli-Castagnole e Asti-Castagnole).

Solo successivamente – per decisione della Regione Piemonte con delibera re-

gionale 11 giugno 2012 relativa a interventi di efficientamento del sistema di trasporto pubblico ferroviario del Piemonte – anche il servizio commerciale sulla tratta Asti-Castagnole è stato totalmente sospeso, unitamente a quello di altre linee della rete complementare, per efficientare il sistema di trasporto pubblico piemontese.

Tale decisione ha, ovviamente, influito sul piano di investimenti del gestore dell'infrastruttura per il ripristino strutturale della galleria Ghersi, il quale ha portato a termine solo la prima e più urgente fase di opere necessarie a contenere il dissesto, ad eseguire una campagna di indagini geognostiche e ad installare un sistema di monitoraggio.

RFI informa inoltre che le osservazioni e le indagini effettuate sulla velocità di evoluzione del fenomeno erosivo del versante che contiene la galleria e prospiciente il fiume Tanaro fa addirittura consigliare, nel caso in cui si ritenesse di dover ripristinare il collegamento ferroviario, di valutare una variante del tracciato; le considerazioni sulla evoluzione del fenomeno sono state analizzate e condivise da un recente studio del Politecnico di Torino.

Tutto ciò premesso, RFI assicura di essere pronta a predisporre un piano aggiornato di interventi per la rimessa in servizio della linea, qualora fosse richiesta da parte degli enti preposti la riprogrammazione dei servizi su tale collegamento ferroviario. Ovviamente il ripristino della linea comporterebbe l'assunzione dell'o-

nere da parte dello Stato delle risorse per la realizzazione delle opere infrastrutturali e per la loro successiva manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, da trasferire al gestore attraverso gli strumenti dei Contratti di Programma.

Infine, è da precisare che le importanti opere che necessariamente devono interessare il fiume Tanaro e la parete spondale del versante richiederebbero interventi qualificati e specifici di competenza dell'autorità di bacino del fiume Po.

## ALLEGATO 6

**5-09056 Attaguile: Conseguenze per la sicurezza del trasporto aereo derivanti dalla vertenza aperta dal personale dell'Enav a seguito della decisione del Governo di privatizzare il 49 per cento della società.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto, il processo di apertura del capitale sociale di ENAV S.p.A. è stato avviato con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri approvato in via definitiva il 16 maggio 2014, acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari, che ha stabilito nel dettaglio le condizioni necessarie per la finalizzazione della vendita parziale del capitale sociale. Mi riferisco, in particolare, alle procedure di vendita, da realizzarsi anche in più fasi attraverso il ricorso singolo o congiunto ad un'offerta pubblica di vendita rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia e a investitori istituzionali italiani e internazionali, fermo restando il mantenimento da parte del Ministero dell'economia e delle finanze di una quota di partecipazione nel capitale di ENAV non inferiore al 51 per cento.

Successivamente, il Consiglio di Amministrazione di ENAV, nella seduta del 17 febbraio 2016, ha deliberato di approvare il progetto di quotazione delle azioni di ENAV sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. finalizzato alla vendita di una quota di minoranza del pacchetto azionario detenuto dal MEF in ENAV, fino a un massimo del 49 per cento del capitale sociale della società.

ENAV ha quindi trasmesso alla Consob la richiesta di approvazione della pubblicazione del Documento di registrazione, in vista della prossima offerta di vendita delle proprie azioni, su cui la Consob ha contestualmente aperto il relativo procedimento amministrativo; tale procedi-

mento è finalizzato, in particolare, a far sì che il prospetto presentato da ENAV contenga tutte le informazioni che, a seconda delle caratteristiche dei prodotti finanziari offerti, sono necessarie affinché gli investitori possano pervenire a un fondato giudizio sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria e sull'evoluzione dell'attività dell'emittente.

ENAV ha altresì provveduto a notificare alla Presidenza del Consiglio dei ministri l'informativa prescritta ai sensi sia dell'articolo 1 che dell'articolo 2, comma 2, del decreto-legge n. 21 del 2012, e dei relativi regolamenti attuativi, propedeutica ad ogni provvedimento di alienazione degli enti operanti nei settori dell'energia, dei trasporti e delle telecomunicazioni.

Tutto il procedimento seguito, in sostanza, è stato fondato su criteri di trasparenza che hanno assicurato la partecipazione al processo di tutti i portatori di interessi pubblici e privati.

Con più specifico riferimento all'apertura della vertenza nazionale e alla dichiarazione di sciopero da parte di alcune OO.SS. (FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL TRASPORTI e UGL TRASPORTO AEREO), lo sciopero nazionale di tutto il personale di ENAV previsto per la data odierna è stato al momento differito alla data del 23 luglio (gli altri scioperi previsti per la medesima data del 5 luglio, che non coinvolgono ENAV, restano invece confermati).

Le OO.SS. che hanno proclamato lo sciopero per la privatizzazione di ENAV hanno, infatti, accolto l'invito della Commissione di Garanzia dell'attuazione della

legge sullo sciopero a riformulare la proclamazione dello stesso in conformità alla legge e alla disciplina di settore, avendo quest'ultima individuato la violazione della regola della rarefazione oggettiva, ex articolo 17 della Regolamentazione provvisoria del trasporto aereo 13 ottobre 2014 (delibera 14/387), che prevede che le azioni di sciopero nell'ambito del servizio di assistenza al volo, anche se proclamate da diversi soggetti sindacali nell'ambito dello stesso bacino di utenza, devono essere distanziate tra di loro da un intervallo minimo di trenta giorni liberi.

Risulta, inoltre, che i vertici aziendali hanno in più occasioni avuto incontri con

le OO.SS. per rappresentare l'iter della privatizzazione e il piano industriale 2016-2019 della società, stipulando anche con le stesse organizzazioni (FILT-CGIL, FIT-CISL e UGL-TA, con esclusione della O.S. UILT) un protocollo sulle Relazioni Industriali con il quale è stato condiviso un percorso dedicato di interlocuzione proprio sul processo di privatizzazione. Il 28 giugno scorso, si è tenuta presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una riunione con la presenza delle OO.SS. e dell'Azienda nel corso della quale è stata condivisa la possibilità di avviare un tavolo in sede aziendale per approfondire i temi connessi alla privatizzazione.

## ALLEGATO 7

**5-09057 Tullo: Potenziamento dei collegamenti ferroviari con il porto di Genova, con particolare riguardo al completamento del secondo binario di Voltri.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Il Contratto di Programma 2012-2016 Parte Investimenti, nell'Aggiornamento 2015 prevede le seguenti azioni.

In tabella A03 nel programma Infrastrutturazione porti e terminali:

misure volte al potenziamento e l'efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e il porto di Genova. Gli interventi mirano al potenziamento dello scalo retroportuale di Genova Campasso e consistono in adeguamento del piano del ferro con 8 binari a modulo 700-750 metri; centralizzazione e remotizzazione degli impianti di gestione della circolazione con sistema ACCM inserito nel contesto di SCC del Nodo di Genova; attrezzaggio con sistemi di sicurezza per la gestione delle merci pericolose. Il costo dell'intervento ammonta a 26 milioni di euro, interamente finanziati, ed è in corso l'approvazione del progetto definitivo.

Voglio evidenziare che, nell'assetto di regime, l'impianto di Campasso, oltre a svolgere la funzione di « polmone » per i traffici da/per il porto, offrirà capacità adeguata ad approntare, partendo dai materiali caricati sui binari di banchina treni completi ai massimi standard europei da inoltrare direttamente alle destinazioni finali; inoltre, lo scalo di Campasso è stato individuato quale terminale per merci pericolose.

In tabella A04 nel programma Aree metropolitane – Nodo di Genova:

il progetto prevede anche il potenziamento e la specializzazione delle linee del nodo di Genova lungo l'asse Voltri-

Brignole per eliminare gli attuali colli di bottiglia che limitano lo sviluppo dell'offerta ferroviaria passeggeri e per migliorare le interconnessioni con il sistema portuale genovese, anche in previsione della realizzazione del tunnel di base dei Giovi. Il progetto è articolato nelle seguenti opere funzionali: quadruplicamento della relazione Voltri-Sampierdarena attraverso il completamento della variante di tracciato fra Voltri e Pegli e realizzazione della nuova fermata a Palmaro; prolungamento della bretella di Voltri con allaccio verso est alla linea succursale dei Giovi in prossimità del Bivio Polcevera e la creazione di itinerari indipendenti presso la stazione di Sampierdarena per i flussi di traffico est-ovest e quelli nord-sud; sestuplicamento della relazione tra le principali stazioni del nodo, Piazza Principe e Brignole, attraverso il prolungamento delle esistenti gallerie a singolo binario C. Colombo e San Tomaso e sistemazione degli impianti di Brignole e Terralba, dove sarà realizzata una nuova fermata; potenziamento dell'impianto merci di Voltri Mare ad uso del porto di Genova Voltri e del Parco Campasso, impianto retro portuale, nel contesto generale delle opere di collegamento tra il sistema portuale di Genova con le linee ferroviarie dei Giovi. Il costo dell'investimento ammonta a 642 milioni di euro di cui 601 milioni di euro finanziati per la 1° fase del progetto « PRG Voltri, quadruplicamento Voltri-Sampierdarena, sestuplicamento P.Principe-Brignole e inserimento P.Principe in ACC nodo » che è in corso di realizzazione.

Quanto alle due linee storiche che partono dal nodo di Genova e collegano con Torino e Milano, queste hanno caratteristiche prestazionali direttamente collegate agli standard costruttivi dell'epoca in cui sono state realizzate: la linea dei Giovi, completata a metà del 1800, ha una pendenza del 35 per mille e una elevata tortuosità; la linea Succursale dei Giovi, completata ai primi del '900, ha una pendenza del 17 per mille.

Risulta, inoltre, complesso e di difficile esecuzione l'adeguamento di queste linee agli standard europei in termini di lunghezza treno e sagoma. Di conseguenza si è optato per realizzare il Terzo Valico dei Giovi che avrà una pendenza del 12,5 per mille, valore in linea con i più recenti standard progettuali e con l'evoluzione dei moderni mezzi di trazione, una sagoma idonea al transito dei semirimorchi e dell'autostrada viaggiante, e consentirà a circolazione di treni fino a 750 metri.

Con delibera CIPE n. 84/2010 è stata autorizzata la realizzazione del Terzo valico dei Giovi entro un limite di spesa di 6.200 milioni di euro e secondo una articolazione dei lavori in n. 6 lotti costruttivi. Nell'Aggiornamento 2015 sono previste risorse per il finanziamento del 3° lotto del Terzo Valico del valore di 607 milioni di euro.

Lo schema di Aggiornamento 2016 del CdP-I, che deve completare l'iter autorizzativo, prevede il finanziamento del 4° lotto costruttivo del Terzo Valico per 1.630 milioni di euro, a valere sulle risorse della legge di Stabilità 2016.

Infine, in merito all'adeguamento prestazionale delle sezioni di corridoio di collegamento al porto di Genova oltre il Terzo Valico sono stati individuati investimenti di ampliamento della sagoma e del modulo delle linee Novara-Alessandria-Novi Ligure e Milano-Tortona, il cui finanziamento è previsto nel predetto schema.