

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Sull'ordine dei lavori	55
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di dialogo politico e di cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Cuba, dall'altra, fatto a Bruxelles il 12 dicembre 2016. C. 1332 Grande (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	56

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Programma di lavoro della Commissione per il 2019 – Mantenere le promesse e prepararsi al futuro. COM(2018)800 final.	
Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2019. Doc. LXXXVI, n. 2.	
Programma di diciotto mesi del Consiglio dell'Unione europea (1° gennaio 2019 – 30 giugno 2020) – Portare avanti l'agenda strategica, elaborato dalle future presidenze rumena, finlandese e croata. (14518/18) (Parere alla XIV Commissione) (<i>Esame congiunto e conclusione – Parere favorevole</i>)	57

ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	64
--	----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	62
---	----

INTERROGAZIONI:

5-00493 Prisco: Gravi disservizi sulle tratte ferroviarie utilizzate dai pendolari e aumento degli abbonamenti	62
ALLEGATO 2 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	66
5-00516 Pizzetti: Gravi disservizi sui treni diretti a Lourdes	63
ALLEGATO 3 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	67
5-00956 Fragomeli: Interruzione della sperimentazione dei sorvoli a bassa quota degli aeromobili da e per Orio al Serio nel territorio meratese	63
ALLEGATO 4 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	68
5-00976 Paita: Mantenimento dell'attuale percorrenza e degli orari del Frecciargento della linea Genova-Roma	63
ALLEGATO 5 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	69
5-01064 D'Incà: Omologazione degli autoveicoli con carrelli elevatori sullo sbalzo posteriore per il trasporto di cose	63
ALLEGATO 6 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	70

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 7 febbraio 2019. — Presidenza
del presidente Alessandro MORELLI.

La seduta comincia alle 13.20.

Sull'ordine dei lavori.

Diego SOZZANI (FI), intervenendo sull'ordine dei lavori, ritiene necessario ribadire la richiesta avanzata ripetutamente

dal gruppo di Forza Italia di acquisire il documento relativo all'analisi costi-benefici sulla tratta Torino-Lione, documento ufficiale che risulta già consegnato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti al governo francese. Al riguardo sottolinea il carattere ridicolo della nuova predisposizione di un'analisi costi-benefici, la quale è certamente stata già esperita in quanto presupposto necessario per il finanziamento delle opere da parte del CIPE. In particolare, sottolinea l'importanza di garantire che il Parlamento acquisisca tutti gli elementi informativi relativi a tale progetto al fine di poter svolgere efficacemente il proprio ruolo

Diego DE LORENZIS (M5S) evidenzia come all'ordine del giorno della seduta odierna della Commissione vi siano altri argomenti rilevanti, che invita ad esaminare.

Raffaella PAITA (PD) ricorda che nell'ultima seduta dell'ufficio di presidenza si è già discusso della circostanza che l'audizione dell'ingegner Marco Ponti si sarebbe svolta solo dopo un'interlocuzione con gli altri Paesi interessati, ossia con la Francia. In quella sede, il gruppo del Partito democratico aveva già sollevato dubbi sul metodo adottato dal ministro Toninelli nella scelta della tempistica e dei soggetti istituzionali con i quali avere un'interlocuzione sulla citata analisi costi-benefici. Ribadisce pertanto l'urgenza che il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Toninelli sia ascoltato dalla Commissione Trasporti, eventualmente insieme all'ingegner Marco Ponti, e che riferisca nel dettaglio sulle criticità sollevate.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ritiene che di tale delicata questione si possa preferibilmente discutere nella riunione dell'Ufficio di presidenza convocato al termine della seduta della Commissione.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di dialogo politico e di cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Cuba,

dall'altra, fatto a Bruxelles il 12 dicembre 2016.

C. 1332 Grande.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), *relatore*, rileva che la IX Commissione Trasporti è chiamata ad esaminare, ai fini del parere da rendere alla III Commissione Affari esteri, la proposta di legge C. 1332 recante ratifica ed esecuzione dell'Accordo di dialogo politico e di cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Cuba, dall'altra, fatto a Bruxelles il 12 dicembre 2016 ed entrato in vigore in via provvisoria, per le parti di competenza dell'Unione europea, il 1° novembre 2017.

L'Accordo oggetto di ratifica è finalizzato a promuovere le relazioni tra l'Unione europea e Cuba, affinché raggiungano un livello che rispecchi i saldi legami storici, economici e culturali tra le Parti. Oltre a creare un solido quadro favorevole al rafforzamento del dialogo politico e della cooperazione bilaterale in un gran numero di settori, l'Accordo fornisce la base per un'azione comune su questioni internazionali e in consessi multilaterali, stabilisce i principi e gli obiettivi generali delle relazioni tra l'UE e Cuba e crea una struttura istituzionale per la sua gestione. L'Accordo, già ratificato dal Parlamento europeo, entrerà in vigore integralmente quando sarà ratificato da tutti gli Stati membri dell'Unione europea.

Passando a illustrare il contenuto dell'Accordo, segnala che esso si compone di 89 articoli, suddivisi in cinque parti. La Parte I, relativa alle disposizioni generali, sancisce i principi e gli obiettivi dell'Accordo (articolo 1 e articolo 2). La Parte II, relativa al dialogo politico (articoli 3-14), ne definisce gli obiettivi e stabilisce la gamma di settori strategici comuni. La Parte IV (articoli 60-80) è relativa a scambi e cooperazione commerciale. La Parte V (artt. 81-89) è relativa alle disposizioni istituzionali e finali.

La Parte III è dedicata alla cooperazione e dialogo strategico settoriale (articoli 15-59), prevedendo, in particolare, la cooperazione negli ambiti della democrazia e dei diritti umani, nella promozione della giustizia della sicurezza dei cittadini e della migrazione, dello sviluppo e coesione sociale, dell'ambiente e dei cambiamenti climatici nonché quello dello sviluppo economico.

Misure che investono la competenza della Commissione Trasporti sono contenute nel Titolo sesto (articoli 50-58), che si occupa dello sviluppo economico e prevede una serie di attività di cooperazione nei settori dell'agricoltura, dello sviluppo rurale, della pesca, del turismo sostenibile, della scienza, della tecnologia e dell'innovazione, dell'energia, comprese le energie rinnovabili, dei trasporti, delle statistiche, della modernizzazione del modello economico e sociale e della buona *governance* in materia fiscale.

In particolare, l'articolo 55 prevede che la cooperazione nel settore dei trasporti sia volta a ristrutturare e ammodernare i sistemi di trasporto e le relative infrastrutture, ad agevolare e migliorare la circolazione dei passeggeri e delle merci e a migliorare l'accesso ai mercati dei trasporti urbani, aerei, marittimi, ferroviari e stradali e di quelli per vie navigabili interne, perfezionandone la gestione sotto il profilo operativo e amministrativo e promuovendo elevati standard operativi.

La cooperazione può comprendere:

a) scambi di informazioni sulle politiche delle parti, in particolare per quanto riguarda i trasporti urbani, l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti di trasporto multimodali, nonché altri temi di comune interesse;

b) la gestione delle vie navigabili interne, delle strade, delle ferrovie, dei porti e degli aeroporti, compresa un'adeguata cooperazione tra le autorità competenti;

c) progetti a favore del trasferimento delle tecnologie europee al sistema globale di navigazione satellitare e ai centri di trasporto pubblico urbano;

d) il miglioramento delle norme di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, anche attraverso la cooperazione nelle sedi internazionali competenti al fine di garantire una migliore applicazione delle norme internazionali;

e) le attività volte a promuovere lo sviluppo del trasporto aereo e marittimo.

Quanto infine, al contenuto della proposta di legge di autorizzazione alla ratifica dell'Accordo, essa consta di quattro articoli. Gli articoli 1 e 2 contengono, rispettivamente, l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione dell'Accordo. L'articolo 3 contiene la clausola di invarianza finanziaria, mentre l'articolo 4 dispone l'entrata in vigore della legge di autorizzazione alla ratifica per il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Propone, quindi, alla Commissione di esprimere un parere favorevole sul provvedimento in esame.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

La seduta termina alle 13.35.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Giovedì 7 febbraio 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.

La seduta comincia alle 13.35

Programma di lavoro della Commissione per il 2019
— **Mantenere le promesse e prepararsi al futuro.**
COM(2018)800 final.

Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2019.
Doc. LXXXVI, n. 2.

Programma di diciotto mesi del Consiglio dell'Unione europea (1° gennaio 2019 – 30 giugno 2020)

– Portare avanti l'agenda strategica, elaborato dalle future presidenze rumena, finlandese e croata. (14518/18).

(Parere alla XIV Commissione).

(Esame congiunto e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto.

Carmela GRIPPA (M5S), *relatrice*, ricorda che la Commissione Trasporti è chiamata ad esaminare i documenti all'ordine del giorno ai fini dell'espressione del parere alla XIV Commissione Politiche dell'unione europea, che, acquisiti i pareri di tutte le altre commissioni parlamentari, terminerà il suo lavoro con l'approvazione di una relazione per l'Assemblea.

Ricorda, preliminarmente, che il Governo ha trasmesso alla Camera il 24 dicembre 2018 la relazione programmatica, che reca le priorità del Governo in relazione alla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per il 2019, che in questa sede viene esaminata congiuntamente al programma di lavoro della Commissione europea per il 2019 e al programma del Trio della Presidenza del Consiglio, composto da Romania, Finlandia e Croazia, che sono i Paesi che, in quest'ordine, si succederanno alla Presidenza per un periodo di 18 mesi, dal 1 gennaio 2019 al 30 giugno 2020.

Ricorda altresì che la presentazione della relazione programmatica da parte del Governo è prevista dall'articolo 13 della legge n. 234 del 2012, disposizione che prevede che il Governo presenti al Parlamento due relazioni annuali sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, una programmatica e una consuntiva. In particolare, nella relazione programmatica, da presentarsi entro il 31 dicembre, sono indicati gli orientamenti e le priorità che il Governo intende perseguire nell'anno successivo con riguardo al processo di integrazione europea, ai profili istituzionali e a ciascuna politica dell'Unione europea, nonché in merito agli specifici progetti di atti inseriti nel programma di

lavoro della Commissione europea, dando altresì conto della strategia di formazione e comunicazione del Governo sulla partecipazione italiana alle attività all'Unione europea. La relazione programmatica è strutturata in cinque parti ed è preceduta da una sintesi delle principali materie trattate in termini di orientamenti e priorità che il Governo intende perseguire nell'attività di partecipazione dell'Italia all'Unione europea.

Per quanto riguarda il programma di lavoro della Commissione europea per il 2019, occorre rilevare che si tratta di un programma di fine mandato, in vista delle elezioni europee del prossimo maggio e del conseguente esaurimento del mandato della Commissione Juncker. Si preannuncia quindi un numero limitato di nuove iniziative, concentrandosi piuttosto sulle proposte pendenti ritenute essenziali per realizzare le dieci priorità indicate dalla Commissione.

Per quanto concerne il settore dei trasporti, la relazione programmatica 2019 indica le seguenti priorità per il 2019:

negoziati relativi alle iniziative legislative in materia di tariffazione delle infrastrutture stradali, nell'ambito dell'iniziativa denominata «Europa in movimento», presentata dalla Commissione europea per migliorare il funzionamento del settore del trasporto stradale e promuoverne la sostenibilità (Pacchetto mobilità I); evidenzia, al riguardo, che sono in corso i negoziati relativi a due iniziative legislative in materia di tariffazione delle infrastrutture stradali (COM(2017)275). In relazione a questa proposta il Governo è impegnato a sostenere l'abolizione dei sistemi di tariffazione basati sul tempo per favorire l'introduzione di un sistema basato sulla distanza percorsa in base al principio «chi utilizza/inquina, paga». In base all'andamento del negoziato il Governo valuterà l'opportunità di sostenere la proposta di modifica della direttiva 1999/62/CE in materia di tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, volta ad abolire i livelli minimi di tassazione attualmente

previsti per i veicoli pesanti mediante una riduzione progressiva (20 per cento all'anno per cinque anni), previa verifica dell'impatto sulla fiscalità regionale (COM(2017)276). Un'ulteriore proposta già in fase di negoziazione interistituzionale riguarda la rifusione della direttiva sull'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale, che mira a favorire lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (COM(2017)280). In proposito, il Governo intende sostenere l'introduzione di un meccanismo transfrontaliero di repressione delle violazioni dell'obbligo di pagamento del pedaggio;

esame delle proposte ricomprese nel Pacchetto mobilità I per la modifica della normativa vigente in materia di trasporto stradale e in settori connessi (normativa sociale); ricorda che il pacchetto include numerosi aspetti dell'autotrasporto. In particolare, la proposta di regolamento sui periodi massimi di guida e sui periodi di riposo (COM(2017)277), che verte tra l'altro sulle modalità di compensazione o fruizione del riposo settimanale; la proposta di direttiva sul distacco dei conducenti (COM(2017)278), mirante ad applicare al trasporto internazionale le norme sul distacco dei lavoratori mobili; la proposta in materia di cabotaggio merci (COM(2017)281), finalizzato a contrastare il cabotaggio abusivo;

modifica della normativa europea in materia di trasporto combinato, proposta di modifica del regolamento (CE) n. 1073/2009 in materia di servizi internazionali di trasporto di persone e proposta di revisione della direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (Pacchetto mobilità II); tra le proposte comprese nel secondo Pacchetto mobilità ricorda la proposta di modifica del regolamento (CE) n. 1073/2009 in materia di servizi internazionali di trasporto di persone (COM(2017)647) e la proposta di revisione della direttiva 2009/33/CE per la promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su

strada (COM(2017)653). Quest'ultima prevede in particolare che in occasione di appalti pubblici le pubbliche amministrazioni rispettino obiettivi minimi per l'acquisizione di veicoli leggeri con basse emissioni di CO₂ e di gas inquinanti, soglie di emissione che a parere del Governo andrebbero verificate sulla base della reale diffusione di tali veicoli sul mercato;

negoziati relativi alla revisione della direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, nonché alla proposta di regolamento in materia di documentazione elettronica nel settore del trasporto merci (Pacchetto mobilità III); nell'ambito del terzo pacchetto mobilità, segnala la proposta di modifica della direttiva 2008/96/CE per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (COM(2018)274) e la proposta di regolamento per digitalizzazione della documentazione (documento unico di trasporto) nel trasporto merci (COM(2018)279). Oggetto dell'esame del Governo saranno anche ulteriori proposte, miranti a giungere ad una progressiva decarbonizzazione anche nel settore della mobilità quali due proposte di regolamento sulla riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri (COM(2017)676) e in materia di emissioni dei veicoli pesanti nuovi (COM(2018)284). Entrambe gli interventi normativi sono strategici al fine di conseguire gli obiettivi generali di riduzione dei gas ad effetto serra come stabilito dagli obiettivi fissati a livello internazionale (Accordo di Parigi);

negoziati relativi alla proposta di regolamento che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima e perseguirà una politica dei trasporti volta ad assicurare la connettività globale e lo sviluppo dello *shipping*; ricorda che in materia è in corso di esame la proposta di regolamento che abroga e sostituisce la direttiva 2010/65 (COM(2018)278);

negoziati finalizzati alla conclusione di accordi aerei globali già avviati tra l'Unione europea ed alcuni Paesi terzi; monitorare l'attuazione della programma-

zione per sostenere crescita, lavoro e competitività nell'UE; al riguardo segnala alcuni accordi in corso di conclusione quali l'accordo aereo globale UE-Qatar, accordo CAA con la Turchia, il negoziato EU-Emirati Arabi Uniti ed il negoziato EU-Oman.

Con riferimento al tema delle Reti Trans-Europee di trasporto nella relazione, sottolinea, che il Governo sarà impegnato a seguire tutti i settori della politica dei trasporti, ivi inclusi quelli che beneficiano di sovvenzioni europee nell'ottica di contribuire al rilancio dell'occupazione, della crescita e degli investimenti. L'assetto delle Reti TEN-T e dei Corridoi multimodali subirà infatti proprio nel 2019 una revisione su due livelli: da un lato il livello finanziario, già in corso di negoziato, dall'altro il livello tecnico, attraverso una rivisitazione dei tracciati e dei nodi costituenti le reti globale e centrale che offrirà opportunità per promuovere istanze puntuali nell'ottica dello sviluppo infrastrutturale del prossimo decennio. La relazione programmatica sottolinea, infatti, l'importanza della proposta di un nuovo regolamento che nell'ambito del Quadro finanziario pluriennale stabilisce lo strumento di finanziamento « Meccanismo per collegare l'Europa » per gli anni 2021-2027 (COM(2018)438), con una dotazione di circa 31 miliardi di euro per i trasporti, che il Governo ritiene di dover confermare o possibilmente aumentare.

A tale riguardo evidenzia come la proposta di regolamento preveda un innovativo adeguamento delle reti anche a requisiti militari con l'obiettivo di aumentare i livelli di sicurezza e di protezione dell'Unione in una prospettiva duale, civile e militare.

Riguardo un'ulteriore proposta di regolamento per la razionalizzazione delle misure amministrative necessarie per la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (COM(2018)277), il Governo osserva che la previsione ivi contenuta di un unico soggetto competente al rilascio di autorizzazioni impatta sull'assetto multilivello di esercizio delle competenze statali,

regionali e delle Province autonome. Si tratta, si legge nella relazione, di una previsione confliggente con il sistema di autorizzazioni che individua, anche attraverso il decentramento, diversi livelli di *governance* e differenti autorità competenti.

Con riferimento al Programma Operativo Nazionale « Infrastrutture e Reti » « PON » 2014-2020, che dispone di un portafoglio di complessivi euro 1.843.733.334, nella relazione si evidenzia che nel 2019 il Governo continuerà a perseguire le priorità dell'Unione europea nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, per sviluppare e migliorare sistemi di trasporto, quali infrastrutture ferroviarie, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali nonché in sistemi di trasporto intelligenti, col fine di promuovere e favorire la mobilità regionale e locale, la crescita sostenibile, intelligente e inclusiva attraverso investimenti nelle Regioni Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia.

Evidenzia, quindi, che nel programma di lavoro per il 2019 la Commissione dell'Unione europea inserisce tra le priorità la conclusione dell'iter delle proposte in materia di mobilità che fanno parte dei pacchetti cosiddetti « Europa in movimento » al fine di garantire l'attuazione tempestiva di un'agenda per una mobilità sicura, pulita e connessa.

Segnala che nel programma dei 18 mesi del Consiglio (trio delle Presidenze di Romania, Finlandia e Croazia) tra le priorità è compresa la conclusione dei negoziati relativi alle proposte incluse nei pacchetti sulla mobilità.

Infine ritiene opportuno segnalare che nel capitolo dedicato al settore della ricerca, dello sviluppo tecnologico e dello spazio si evidenzia come l'evoluzione delle reti di nuova generazione del servizio radiomobile terrestre (5G) inglobi diverse tematiche che spaziano dalla rete di comunicazione in senso stretto all'Internet of Things (IoT). Dal punto di vista delle telecomunicazioni, il 5G spingerà l'evoluzione verso reti altamente performanti dal punto di vista della capacità di banda

offerta tanto dall'infrastruttura fissa in fibra ottica quanto dalle varie tecnologie di accesso mobili.

In particolare, sottolinea che, a seguito all'accordo sottoscritto con l'Istituto europeo di Ricerca « JRC », verranno ulteriormente rafforzati i progetti di collaborazione nel settore della ricerca per le radiocomunicazioni e i Big Data. In particolare, la collaborazione sarà attiva negli studi sulle bande di frequenza a microonde e a onde millimetriche, scelte tra le bande candidate per il 5G, con applicazioni all'internet delle cose (IoT), ai trasporti intelligenti ed all'analisi dei dati raccolti tramite i sensori.

In conclusione, alla luce dei molteplici spunti che i documenti all'esame forniscono, illustra una proposta di parere favorevole.

Presenta e illustra quindi una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*).

Diego SOZZANI (FI) ritiene opportuno sottolineare una evidente incongruenza tra le posizioni espresse dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti sull'opera della linea ferroviaria Torino-Lione, anche sulla base della fantomatica analisti costi-benefici, e quanto contenuto nella relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, in materia di politica dei trasporti ed in particolare sugli investimenti nelle reti Trans-europee di trasporto. Richiama quindi il Governo ad assumere posizioni maggiormente coerenti nelle scelte di politica infrastrutturale.

Carlo FIDANZA (FdI), con riferimento alle tematiche illustrate nella relazione relativa agli ambiti di competenza della Commissione trasporti, dichiara di non condividere le priorità annunciate dal governo e le scelte in merito alla questione delle tariffazioni autostradali e alle misure relative alle politiche di riduzione delle emissioni di CO₂, a suo giudizio, eccessivamente influenzate da un'ideologia ambientalista che si caratterizza con obiettivi difficilmente realizzabili. Stigmatizza altresì le scelte del Governo in tema di ecotassa sulle automobili più inquinanti,

misura che certamente indurrà i cittadini a non sostituire la propria vettura anche se assai risalente nel tempo.

Con riferimento alle politiche sulle reti Ten-T e sulla realizzazione del PON Infrastrutture 2014-2020, condivide le considerazioni svolte dal collega Sozzani circa l'evidente incoerenza tra quanto contenuto nella relazione programmatica del Governo e la posizione espressa sulla linea ferroviaria Torino-Lione se non altro dal ministro Toninelli. Evidenzia, al riguardo, che proseguire nella realizzazione di tale opera significa garantire il completamento dei corridoi intermodali europei.

Infine per quanto riguarda l'evoluzione verso il 5G nelle telecomunicazioni, ritiene opportuno che l'Italia approfondisca, come hanno fatto molti altri Paesi, anche i profili relativi alla sicurezza, legati anche all'ingresso nell'ambito delle reti di operatori cinesi, sospettati di un utilizzo doloso dell'enorme quantità di dati che transitano nelle reti medesime.

Preannuncia quindi il voto contrario del suo gruppo sulla proposta di parere della relatrice.

Luciano PIZZETTI (PD), con riferimento ai documenti in esame, preannuncia che il gruppo del Partito democratico esprimerà un voto di astensione nell'ambito dell'esame presso la commissione di merito, Politiche dell'Unione europea.

Per quanto concerne la Commissione Trasporti dichiara, invece, di condividere la proposta di parere elaborata dalla relatrice, che pone giustamente l'accento sulle priorità in tema di politica dei trasporti. Al riguardo osserva che gli annunciati obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ sono evidentemente legati alla realizzazione del progetto della linea ferroviaria Torino-Lione. Segnala infatti che, secondo quanto si apprende dagli organi di stampa, nell'analisi costi-benefici fra le voci di costo è riportata la riduzione del gettito delle accise sui carburanti e che la suddetta riduzione delle emissioni non può non passare anche attraverso lo spostamento del trasporto da gomma a rotaia.

Nel ribadire il voto favorevole del suo gruppo sulla proposta di parere, sollecita nuovamente l'audizione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Toninelli e del responsabile dell'analisi costi-benefici sulla Torino-Lione, invitando il Governo ad azioni maggiormente coerenti.

Simone BALDELLI (FI), nel sottolineare la rilevanza dei documenti all'esame della Commissione, che contengono certamente passaggi delicati sul tema delle politiche infrastrutturali del Governo, ritiene opportuno che la relatrice chiarisca la reale portata delle considerazioni contenute nelle premesse della proposta di parere. Ciò al fine di comprendere se è nelle intenzioni del governo di sostenere tutti i settori della politica dei trasporti in modo solo formale ovvero adottando provvedimenti coerenti a tale posizione.

Carmela GRIPPA (M5S), *relatrice*, con riferimento alle richieste di chiarimento formulate dai colleghi intervenuti, evidenzia come nella relazione programmatica sia prevista espressamente una revisione dei progetti relativi alle Reti Trans-europee di trasporto sia sul piano finanziario che di rivisitazione dei tracciati.

Per quanto riguarda la questione della riduzione delle emissioni CO₂ da parte delle autovetture, chiarisce al collega Fidanza che il Governo ha introdotto in realtà un incentivo fiscale per la sostituzione di quelle più inquinanti e non una nuova imposta.

Simone BALDELLI (FI) ribadisce la necessità che il Governo chiarisca le reali priorità che intende perseguire nella politica dei trasporti e, dal momento che l'analisi costi-benefici sul progetto della Torino-Lione appare dirimente, invita a rinviare l'espressione del parere sui documenti in esame, al fine di consentire alla Commissione di pronunciarsi dopo avere raccolto tutti gli elementi di analisi necessari.

Diego DE LORENZIS (M5S) desidera ribadire che la relazione programmatica

in esame riguarda le priorità del Governo nelle diverse politiche orizzontali e settoriali e non si limita quindi alla questione della linea ferroviaria Torino-Lione. Giudica quindi del tutto strumentali le eccezioni anche a carattere polemico sollevate dai colleghi intervenuti fin qui nel dibattito.

Luciano PIZZETTI (PD) ribadisce che il voto favorevole del gruppo del Partito democratico deve intendersi riferito alla proposta di parere elaborata dalla relatrice e non ai documenti all'esame della Commissione nel loro complesso.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole della relatrice (*vedi allegato 1*), designando la deputata Grippa come relatrice presso la XIV Commissione.

La seduta termina alle 14.15.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.15 alle 14.50.

INTERROGAZIONI

Giovedì 7 febbraio 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI – Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi.

La seduta comincia alle 14.50.

5-00493 Prisco: Gravi disservizi sulle tratte ferroviarie utilizzate dai pendolari e aumento degli abbonamenti.

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

Emanuele PRISCO (FdI), intervenendo in replica, nel sottolineare il ritardo della risposta fornita dal Governo, evidenzia

come i disagi per i pendolari segnalati nell'interrogazione a sua firma, permangono tuttora. Sollecita quindi il Governo a farsi carico di garantire a tutti i cittadini mezzi e servizi ferroviari dignitosi.

5-00516 Pizzetti: Gravi disservizi sui treni diretti a Lourdes.

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

Luciano PIZZETTI (PD), intervenendo in replica, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta, evidenziando come il tema sollevato non riguarda solo l'ultimo periodo ma è assai risalente nel tempo. Ritiene pertanto opportuno intervenire al fine di garantire l'adeguatezza del servizio da parte della società italiana che ha già manifestato una disponibilità ad implementare il servizio.

5-00956 Fragomeli: Interruzione della sperimentazione dei sorvoli a bassa quota degli aeromobili da e per Orio al Serio nel territorio meratese.

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

Gian Mario FRAGOMELI (PD), intervenendo in replica, prende atto della risposta fornita dal rappresentante del Governo.

5-00976 Paita: Mantenimento dell'attuale percorrenza e degli orari del Frecciargento della linea Genova-Roma.

Il viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Raffaella PAITA (PD), intervenendo in replica, si dichiara insoddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo evidenziando come, nonostante i trionfali annunci del presidente Toti, con l'entrata in vigore del nuovo orario invernale, in una tratta fondamentale della rete ferroviaria come quella tra Genova e Roma non sia garantito un servizio adeguato a favore degli utenti, ma al contrario è stata anche modificata in peggio la tipologia del treno che fornisce il suddetto servizio. Al riguardo auspica che il Governo si faccia tramite con la società Trenitalia al fine di ottenere che nell'adempiimento del contratto di servizio siano operate scelte adeguate anche per gli utenti della tratta Genova-Roma.

5-01064 D'Inca: Omologazione degli autoveicoli con carrelli elevatori sullo sbalzo posteriore per il trasporto di cose.

Il viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Federico D'INCÀ (M5S), intervenendo in replica, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta e preannuncia l'intenzione di verificare con le aziende coinvolte che la citata circolare emanata dalla Direzione generale per la motorizzazione abbia risolto le criticità evidenziate. Sollecita altresì una specifica modifica del codice della strada al fine di risolvere anche sul piano della normativa primaria la questione dell'omologazione dei carrelli elevatori.

Alessandro MORELLI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.10.

ALLEGATO 1

Programma di lavoro della Commissione per il 2019 – Mantenere le promesse e prepararsi al futuro COM(2018)800 final.**Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2019. Doc. LXXXVI, n. 2.****Programma di diciotto mesi del Consiglio dell'Unione europea (1° gennaio 2019 – 30 giugno 2020) – Portare avanti l'agenda strategica, elaborato dalle future presidenze rumena, finlandese e croata (14518/18).****PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati, per le parti di competenza, il Programma di lavoro della Commissione per il 2019 – Mantenere le promesse e prepararsi al futuro. (COM(2018)800 final), Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea riferita all'anno 2019 (Doc. LXXXVI, n. 2) e Programma di diciotto mesi del Consiglio dell'Unione europea (1° gennaio 2019 – 30 giugno 2020) – Portare avanti l'agenda strategica, elaborata dalle future presidenze rumena, finlandese e croata (14518/18);

preso atto positivamente che, con riferimento ai negoziati relativi alle iniziative legislative in materia di tariffazione delle infrastrutture stradali, nell'ambito dell'iniziativa denominata « Europa in movimento », il Governo è impegnato a sostenere l'abolizione dei sistemi di tariffazione basati sul tempo per favorire l'introduzione di un sistema basato sulla distanza percorsa in base al principio « chi utilizza/inquina, paga » e che il Governo intende sostenere l'introduzione di un meccanismo transfrontaliero di repressione delle violazioni dell'obbligo di pagamento del pedaggio;

evidenziato che il Governo italiano, nella relazione programmatica, si dichiara impegnato a portare avanti le proposte ricomprese nel Pacchetto mobilità I per la modifica della normativa vigente in materia di trasporto stradale e in settori connessi (normativa sociale);

considerato che tra le proposte comprese nel secondo Pacchetto mobilità si ricordano la proposta di modifica del regolamento (CE) n. 1073/2009 in materia di servizi internazionali di trasporto di persone (COM(2017)647) e la proposta di revisione della direttiva 2009/33/CE per la promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (COM(2017)653);

evidenziato che nell'ambito dei negoziati relativi alla revisione della direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, nonché alla proposta di regolamento in materia di documentazione elettronica nel settore del trasporto merci (Pacchetto mobilità III) sarà esaminata la proposta di modifica della direttiva 2008/96/CE per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (COM(2018)274) e la proposta di regolamento per la digitalizza-

zione della documentazione (documento unico di trasporto) nel trasporto merci (COM(2018)279);

preso atto positivamente che oggetto dell'esame del Governo saranno anche ulteriori proposte, miranti a giungere ad una progressiva decarbonizzazione anche nel settore della mobilità, quali due proposte di regolamento sulla riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri (COM(2017)676) e in materia di emissioni dei veicoli pesanti nuovi (COM(2018)284);

evidenziato che, nell'ambito del settore del trasporto marittimo, il Governo continuerà a sostenere le azioni e le attività necessarie per semplificare gli oneri amministrativi a carico degli operatori marittimi, promuovendo lo sviluppo e l'aggiornamento dei sistemi informatici necessari a digitalizzare i procedimenti amministrativi relativi agli obblighi di rapportazione da parte delle navi marittime in ingresso ed in uscita dai porti italiani e che in tale contesto, il Governo continuerà a seguire l'iter per l'approvazione della proposta di regolamento che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima – COM(2018) 278 – che abroga e sostituisce la direttiva 2010/65 (Pacchetto mobilità III);

rilevato che il Governo sarà anche fortemente impegnato a sostenere azioni per rinforzare l'importanza socioeconomica del trasporto marittimo, quali la pianificazione dello spazio marittimo in attuazione della direttiva 2014/89/UE e l'implementazione della direttiva 2014/89/UE sulla realizzazione d'infrastrutture per i combustibili alternativi;

con riferimento al tema delle Reti Trans-Europee di trasporto, nella rela-

zione si sottolinea che il Governo sarà impegnato a seguire tutti i settori della politica dei trasporti, ivi inclusi quelli che beneficiano di sovvenzioni europee nell'ottica di contribuire al rilancio dell'occupazione, della crescita e degli investimenti;

evidenziato positivamente, con riferimento al Programma Operativo Nazionale « Infrastrutture e Reti » 2014-2020, che dispone di un portafoglio di complessivi euro 1.843.733.334, che nella relazione si evidenzia che nel 2019 il Governo continuerà a perseguire le priorità dell'Unione europea nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, per sviluppare e migliorare sistemi di trasporto, quali infrastrutture ferroviarie, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali nonché in sistemi di trasporto intelligenti, col fine di promuovere e favorire la mobilità regionale e locale, la crescita sostenibile, intelligente e inclusiva attraverso investimenti nelle Regioni Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia;

preso atto positivamente che, nel capitolo dedicato al settore della ricerca, dello sviluppo tecnologico e dello spazio della relazione programmatica, si evidenzia come l'evoluzione delle reti di nuova generazione del servizio radiomobile terrestre (5G) inglobi diverse tematiche che spaziano dalla rete di comunicazione in senso stretto all'*Internet of Things* (IoT). Dal punto di vista delle telecomunicazioni, il 5G spingerà l'evoluzione verso reti altamente performanti dal punto di vista della capacità di banda offerta tanto dall'infrastruttura fissa in fibra ottica quanto dalle varie tecnologie di accesso mobili,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

5-00493 Prisco: Gravi disservizi sulle tratte ferroviarie utilizzate dai pendolari e aumento degli abbonamenti.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In premessa ricordo che in applicazione del decreto legislativo n. 422 del 1997 le funzioni e i compiti di amministrazione e programmazione in materia di trasporto ferroviario regionale sono in capo alle 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.

In merito ai disagi dei pendolari in viaggio sulla tratta ferroviaria Roma-Terni, e con particolare riguardo all'obsolescenza dei convogli, Trenitalia evidenzia che i treni regionali su tale tratta devono avere caratteristiche tecniche di idoneità al transito sulla linea Direttissima tra Orte e Roma, e ad oggi le uniche carrozze idonee sono quelle di tipologia media distanza.

Anche al fine di un innalzamento degli *standard* qualitativi, Trenitalia prevede la dotazione di 12 nuovi complessi elettrici atti alla circolazione su linea Direttissima grazie ad un contratto di lunga durata recentemente sottoscritto con la Regione Umbria e valido fino al 2032.

Circa poi lo stato dei treni, Trenitalia informa che le carrozze vengono sottoposte ad interventi di pulizia di vario livello: i più approfonditi vengono programmati con cadenza settimanale, mentre quelli che necessitano di minor tempo di intervento vengono eseguiti anche più volte al giorno. Su determinati treni è inoltre pre-

sente la figura del « pulitore viaggiante », novità introdotta recentemente sui treni del trasporto regionale.

Quanto alla scelta dell'uso della Linea convenzionale in luogo della Linea direttissima in caso di anormalità, il gestore dell'infrastruttura evidenzia che tale scelta è legata alla volontà di scongiurare le cancellazioni di servizi in danno ai viaggiatori.

Per completezza d'informazione ricordo che la tratta Terni-Roma è tassata a tariffa con applicazione sovraregionale basata su un algoritmo di calcolo definito dalla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome a novembre 2007 e rivisto dopo circa dieci anni, a luglio 2017, anche su sollecitazione delle Associazioni dei consumatori. Il nuovo sistema di calcolo è stato approvato con delibera di tutte le Regioni e Province Autonome e adottato dal 1° ottobre 2017 per gli abbonamenti e dal 1° agosto 2018 per la corsa semplice.

Il 10 novembre 2018 è poi intervenuta una modifica tariffaria disposta dalla Regione Lazio per le tariffe da e per Roma, con l'istituzione di una tariffazione d'area in luogo di quella chilometrica all'interno della città. In sostanza, chi arriva o parte da una qualsiasi stazione di Roma (Roma Termini, Roma Ostiense, Roma Trastevere, Roma Aurelia, Roma Nomentana, Roma Tuscolana, Roma Tiburtina, Roma Quattro Venti, Roma San Pietro) paga un biglietto per Roma Termini, ma può utilizzarlo anche per raggiungere le altre stazioni cittadine senza alcun sovrapprezzo.

ALLEGATO 3

5-00516 Pizzetti: Gravi disservizi sui treni diretti a Lourdes.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Al Governo è nota la questione dei ritardi sulle linee ferroviarie che collegano l'Italia a Lourdes e dei disagi con cui sono costretti a confrontarsi gli ammalati e i loro accompagnatori. Come segnalato dal Ministero degli affari esteri, a tale consapevolezza ha contribuito anche l'azione di ascolto e ricezione delle richieste degli utenti, svolta in modo capillare dalla rete diplomatico-consolare sul territorio francese. Ciò ha permesso di rilevare che i ritardi dei convogli utilizzati dai pellegrini verso Lourdes sono stati finora imputabili, sul lato francese, sovente al sovraffollamento delle linee ferroviarie transalpine. In altri casi, i rallentamenti sono stati dovuti ai recenti scioperi che hanno creato molti problemi nell'intera Francia e anche ad eventi naturali, in particolare incendi nei territori attraversati dai treni.

Nel ringraziare l'Onorevole interrogante per l'ulteriore segnalazione, il predetto Dicastero fa presente di essersi già

attivato per portare a conoscenza delle Autorità francesi la situazione riferita.

Dal canto suo Trenitalia – unica impresa ferroviaria nel contesto europeo ad aver mantenuto in esercizio materiale rotabile espressamente dedicato ai pellegrinaggi – riferisce che la gestione di questi trasporti è regolamentata da uno specifico contratto tra Trenitalia e l'omologa francese (SNCF), la quale predispone e fornisce due canali orari giornalieri di passaggio purtroppo non negoziabili da Trenitalia. Tuttavia, considerato l'incremento dei tempi di percorrenza in territorio francese registrato negli ultimi anni, Trenitalia sta verificando la possibilità di inserire i treni per pellegrinaggi a Lourdes all'interno del programma europeo dei collegamenti di linea, così che siano gestiti non più come treni straordinari ma come treni di linea, seppur a carattere periodico; ciò anche al fine di migliorare la qualità complessiva del trasporto.

ALLEGATO 4

5-00956 Fragomeli: Interruzione della sperimentazione dei sorvoli a bassa quota degli aeromobili da e per Orio al Serio nel territorio meratese.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Circa l'interruzione della sperimentazione avviata nel mese di giugno 2017 e del conseguente impatto dei sorvoli a bassa quota degli aeromobili da e per l'aeroporto di Orio al Serio, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) ha comunicato che il 19 novembre 2018 la richiamata Commissione Aeroportuale si è riunita per valutare gli esiti della sperimentazione condotta dall'ARPA Lombardia.

Nel corso di tale incontro i membri della Commissione hanno deciso, con votazione a maggioranza, di sospendere

parte della sperimentazione in essere con particolare riferimento alle rotte di atterraggio ovest/est nella fascia oraria dalle ore 11.00 alle ore 13.00, ristabilendo in tal modo di fatto le condizioni preesistenti al mese di giugno 2017 sull'area dei 15 comuni meratesi citati nell'atto in esame.

Inoltre, è stato deciso di mantenere la distribuzione dei decolli ad ovest per l'80 per cento e ad est per il 20 per cento nella fascia oraria mattutina dalle ore 06.00 alle ore 07.00 e la nuova rotta di decollo PRNAV.

ALLEGATO 5

5-00976 Paita: Mantenimento dell'attuale percorrenza e degli orari del Frecciargento della linea Genova-Roma.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In premessa ricordo che i collegamenti ferroviari effettuati con le cosiddette Frece sono operati da Trenitalia come servizio a mercato, cioè scelti in piena autonomia aziendale e per i quali il gestore ferroviario ne assume totalmente il rischio commerciale, non beneficiando di alcun contributo pubblico, come invece avviene per il servizio universale di interesse nazionale regolato da contratto di servizio.

Circa il Frecciargento Genova-Aeroporto di Fiumicino con fermata a Roma Tiburtina, Trenitalia evidenzia come questo rappresenti un'innovazione verso una mobilità più moderna ed efficiente, a vantaggio anche dell'interconnessione con l'aereo. Peraltro nell'interscambio a Tibur-

tina la distanza con la metropolitana e con il piazzale bus è ridotta rispetto allo stesso interscambio a Termini.

Inoltre i viaggiatori beneficiano di tempi minori considerato che il collegamento tra il capoluogo ligure e Tiburtina è, rispetto a quello con Termini, inferiore di dodici minuti in direzione sud e di cinque in direzione nord.

Infine, Trenitalia evidenzia che il nuovo servizio, rispetto allo stesso con l'orario estivo, è svolto con materiale rotabile di più nuova concezione, passando dall'ETR 485 all'ETR 600.

Ad ogni modo il Ministero chiederà al gestore di esplorare soluzioni alternative che possano andare incontro alle esigenze segnalate.

ALLEGATO 6

5-01064 D'Incà: Omologazione degli autoveicoli con carrelli elevatori sullo sbalzo posteriore per il trasporto di cose.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

In relazione alla possibilità di alloggiare un carrello elevatore sullo sbalzo posteriore dei veicoli destinati al trasporto di cose, informo che il 14 dicembre 2018 la Direzione generale per la motorizzazione ha emanato apposita circolare n. 32436 che consente tale alloggiamento con integrazione nel sistema paraincastro, e va quindi proprio nel senso indicato dall'Onorevole interrogante.

La circolare riporta tutte le necessarie specifiche tecniche e pertanto non si rende necessaria alcuna modifica al Codice della strada.