

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-01174 Quaranta: Ritardi nella realizzazione del raddoppio della tratta ferroviaria Genova-Ventimiglia.	
5-02031 Tullo: Gravi conseguenze sulla sicurezza della circolazione derivanti dai ritardi nella realizzazione del raddoppio della tratta ferroviaria Genova-Ventimiglia.	
5-02034 Oliaro: Regolare ripristino del traffico ferroviario in Liguria e disagi conseguenti al mancato raddoppio della linea Genova-Ventimiglia	202
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	210
5-01595 Bargerò: Progressiva riduzione dei servizi di trasporto pubblico locale, in particolare ferroviario, nella regione Piemonte	203
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	214
5-01617 Liuzzi: Disservizi nel servizio ferroviario sulla tratta Potenza-Foggia e grave stato di degrado della stazione di Rionero-Atella-Ripacandida	204
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	217
5-01944 Biasotti: Emergenze infrastrutturali in Liguria, con particolare riferimento al regolare ripristino del traffico ferroviario	204
ALLEGATO 4 (Testo della risposta)	220

SEDE CONSULTIVA:

DL 150/2013: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative. C. 2027 Governo, approvato dal Senato (Parere alla I Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	205
ALLEGATO 5 (Proposta di parere del relatore)	223
ALLEGATO 6 (Parere approvato dalla Commissione)	224

INTERROGAZIONI

Mercoledì 12 febbraio 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 11.

5-01174 Quaranta: Ritardi nella realizzazione del raddoppio della tratta ferroviaria Genova-Ventimiglia.

5-02031 Tullo: Gravi conseguenze sulla sicurezza della circolazione derivanti dai ritardi nella realizzazione del raddoppio della tratta ferroviaria Genova-Ventimiglia.

5-02034 Oliaro: Regolare ripristino del traffico ferroviario in Liguria e disagi conseguenti al mancato raddoppio della linea Genova-Ventimiglia.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla medesima materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Stefano QUARANTA (SEL), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per l'articolata e puntuale risposta, fa presente di aver presentato l'interrogazione prima dell'incidente che ha portato la linea ferroviaria richiamata all'attenzione della cronaca. Nel sottolineare che si tratta di un'infrastruttura strategica, per di più di valenza internazionale dal momento che collega il Paese con la Francia, manifesta perplessità riguardo ai notevoli ritardi causati dal contenzioso legale in corso, che ha di fatto fermato l'esecuzione dei lavori. Nel fare presente di aver partecipato all'incontro tenutosi ad Andora, durante il quale il Ministro Lupi ha preso una serie di impegni che auspica siano mantenuti, ricorda che si tratta di una linea di soli 44 km, per la quale occorrerebbe un'esposizione finanziaria di 1,5 miliardi complessivi e chiede pertanto che venga attuato uno sforzo in quella direzione, non solo al fine di dare risposta alle esigenze dei pendolari utenti di quella tratta, ma anche per il rilancio della regione Liguria. Osserva, come anche indicato nell'interrogazione del collega Tullo, che il raddoppio della linea Genova-Ventimiglia comporterebbe una serie di benefici, soprattutto in relazione ai settori del turismo, della cultura e dell'esportazione dei prodotti tipici, che costituiscono la vocazione principale della regione. In conclusione, nell'accogliere positivamente la disponibilità data dal Ministro in occasione dell'incontro citato, invita il Governo ad un costante monitoraggio della questione oggetto dell'atto di sindacato ispettivo e alla massima attenzione al tema della manutenzione, anche al fine di evitare in futuro incidenti come quello occorso.

Mario TULLO (PD), replicando, nel condividere le osservazioni svolte dal collega Quaranta riguardo al sentimento della Liguria sull'opera oggetto dell'interrogazione, giudica assai importante che il Ministro sia andato nei luoghi dell'incidente,

anche al fine di avere una più precisa conoscenza della gravità della situazione. Nel sottolineare che la chiusura della linea a causa della mancata rimozione del convoglio incidentato blocca i collegamenti con la Francia e paralizza il traffico di merci e passeggeri, osserva che la realizzazione del raddoppio ferroviario rappresenta una vicenda assai complicata, i cui tempi lunghi sono dovuti anche ai lavori della magistratura a causa del contenzioso che si è generato. Nell'invitare i colleghi e il Governo ad una riflessione più generale riguardo alle modalità di assegnazione degli appalti, che generano, a suo giudizio, un numero eccessivo di contenziosi giudiziari, causa spesso dell'interruzione dell'esecuzione di opere importanti, si dichiara soddisfatto della risposta e auspica che si faccia uno sforzo nella direzione della realizzazione del raddoppio della Genova-Ventimiglia, a suo giudizio fondamentale per il rilancio della regione e per lo sviluppo del Paese.

Roberta OLIVARO (SCpI), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta assai dettagliata, concorda con le osservazioni svolte dai colleghi che l'hanno preceduta. Nell'osservare che uno dei problemi principali riguardo a nuove infrastrutture è la mancanza di certezza sui tempi di realizzazione, sottolinea il deficit infrastrutturale della Liguria, che rende ancora più importante la realizzazione del raddoppio della linea Genova-Ventimiglia, inclusa nelle reti TEN-T, sia per ciò che concerne la mobilità dei pendolari sia anche, più in generale, per l'economia del Paese, data la quantità rilevante di merci che su tale linea transita.

5-01595 Bargerò: Progressiva riduzione dei servizi di trasporto pubblico locale, in particolare ferroviario, nella regione Piemonte.

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

Cristina BARGERÒ (PD), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatta della ri-

sposta, in quanto, pur essendo consapevole della competenza delle regioni in materia di trasporto pubblico locale, osserva che la situazione del trasporto versa in condizioni emergenziali ormai in vaste aree del territorio nazionale. Nel ricordare che la Commissione europea ha ribadito che il trasporto è un servizio di interesse generale, giudica importante fare una riflessione sulla possibilità, per l'utenza, di vedersi riconosciuto il diritto ad un trasporto efficace ed efficiente. Osserva che la diminuzione dei passeggeri nel trasporto ferroviario è determinata per lo più dalla scarsa qualità del materiale rotabile circolante, dalla continua variazione degli orari dei treni e dalla progressiva soppressione di corse, che rendono poco affidabile questo tipo di trasporto. Nel ritenere che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrebbe farsi promotore di una politica del trasporto ferroviario efficiente, anche in relazione alla totale partecipazione pubblica della società Ferrovie dello Stato, fa presente che l'utilizzo delle risorse disponibili è assai discutibile, come dimostra la crescita dei costi a fronte della riduzione dei servizi che si è registrata con l'ultimo contratto di servizio stipulato dalla regione Piemonte con Trenitalia. Nel giudicare opportuno, a tale ultimo riguardo, che venga svolta un'azione di controllo da parte del Ministero e della neocostituita Autorità dei trasporti, osserva che la mancanza di adeguati servizi di collegamento aumenta il divario delle aree marginali con il resto del Paese e invita pertanto il Governo ad attuare tutte le iniziative di propria competenza volte alla soluzione delle problematiche evidenziate.

5-01617 Liuzzi: Disservizi nel servizio ferroviario sulla tratta Potenza-Foggia e grave stato di degrado della stazione di Rionero-Atella-Ripacandida.

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

Mirella LIUZZI (M5S), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta,

dalla quale emerge l'inadeguatezza degli enti locali e la particolare attenzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla questione evidenziata dalla propria interrogazione. Nel fare presente che al momento della presentazione dell'atto di sindacato ispettivo non c'era stata ancora l'interruzione della tratta causata dalla frana che è intervenuta successivamente, auspica che si pervenga il più rapidamente possibile alla riapertura della linea ferroviaria, che giudica importante anche per la presenza, lungo la linea, dell'impianto industriale di Melfi. Giudica altresì opportuno che anche le zone che hanno una presenza abitativa ridotta, tale da rendere il servizio non remunerativo, possano avere collegamenti almeno con le vicine stazioni che saranno servite dalle linee ad alta velocità, al fine di agevolare la mobilità dei cittadini e non collocare i territori in una situazione di marginalità maggiore di quella in cui versano.

5-01944 Biasotti: Emergenze infrastrutturali in Liguria, con particolare riferimento al regolare ripristino del traffico ferroviario.

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

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), replicando, pur condividendo alcune considerazioni svolte dal rappresentante del Governo, si ritiene tuttavia insoddisfatto della risposta, dal momento che il Ministro Lupi, nell'incontro tenutosi nei territori interessati dall'incidente, si era impegnato alla riapertura della tratta al traffico ferroviario entro 72 ore, senza che ciò sia avvenuto. Ritiene che il Paese sia in una situazione di gravissima emergenza idrogeologica e che la Liguria in particolare, per la propria conformazione territoriale e orografica, sia maggiormente esposta ad eventuali danni che potrebbero derivare dai fenomeni naturali che sempre più spesso interessano il Paese. Invita, quindi, il Governo al massimo sforzo nella direzione della salvaguardia e della messa in sicu-

rezza della rete infrastrutturale ligure, e a porre fine alla situazione di effettivo isolamento della Liguria, attraverso la pronta realizzazione del terzo valico dei Giovi della gronda di Genova e tramite il potenziamento del porto e dell'aeroporto del capoluogo della regione.

Ivan CATALANO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 12.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 12 febbraio 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO.

La seduta comincia alle 12.

DL 150/2013: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative.

C. 2027 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla I Commissione).

(Esame e conclusione — Parere favorevole con osservazioni).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata a esprimere il parere sul disegno di legge C. 2027 di conversione del decreto-legge n. 150 del 2013. Osserva che, in coerenza con una prassi consolidata, il decreto-legge n. 150 del 2013 contiene numerose proroghe di termini recati da disposizioni legislative, che vanno a impattare su settori eterogenei dell'amministrazione. Segnala che in più occasioni e da ultimo dal presidente della Camera è stata richiamata la necessità di superare questo strumento legislativo, che crea margini di incertezza negli operatori e nei cittadini, con il costante spostamento in avanti di termini inizialmente pensati come perentori per l'adozione di misure

anche di portata significativa. Per quanto concerne i profili di competenza della IX Commissione Trasporti, segnala l'articolo 4, il comma 2 dell'articolo 5 e l'articolo 12. Fa presente che assumono rilievo infine anche le disposizioni dell'articolo 2, comma 1 e dell'articolo 13.

Passando ad una breve descrizione del contenuto delle disposizioni richiamate, evidenzia che il comma 1 dell'articolo 4, modificato nel corso dell'esame al Senato, proroga al 30 giugno 2014 il termine, già fissato al 30 giugno 2013 dalla legge di stabilità 2013 (legge n. 228 del 2012) e poi prorogato al 31 dicembre 2013 dal DPCM 26 giugno 2013, per l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge n. 400 del 1988 (regolamenti ministeriali), che disciplini i corsi di formazione per addetti al salvamento acquatico. Il termine originario, individuato dall'articolo 15, comma 3-*quinquies* del decreto-legge n. 216 del 2011, era il 31 dicembre 2012. Fa presente inoltre che la proroga differisce, sempre al 30 giugno 2014, i termini entro i quali, fino all'emanazione del decreto in primo luogo è prorogata la validità delle autorizzazioni, rilasciate entro il 31 dicembre 2011, per lo svolgimento dei corsi di formazione per addetti al salvamento acquatico e per il rilascio dei relativi brevetti; in secondo luogo non potranno essere rilasciate nuove autorizzazioni per lo svolgimento dei corsi.

Il comma 2 dell'articolo 4 proroga dal 31 dicembre 2013, anche se erroneamente il testo della disposizione indica il 31 dicembre 2012, al 31 dicembre 2014 due termini relativi alla disciplina dei diritti aeroportuali. In particolare, viene prorogato il termine per l'adozione dei decreti di determinazione dei diritti aeroportuali fondati sui parametri del: tasso di inflazione programmato; obiettivo di recupero della produttività assegnato al gestore aeroportuale; remunerazione del capitale investito; ammortamenti dei nuovi investimenti realizzati con capitale proprio o di credito, sulla base dei criteri stabiliti dal CIPE, e nell'ambito della sottoscrizione dei

contratti di programma stipulati tra l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e il gestore aeroportuale (ai sensi dell'articolo 10, comma 10 della legge n. 537 del 1993, come sostituito dall'articolo 11-*novies* del decreto-legge n. 203 del 2005. Viene inoltre prorogata la correlata facoltà concessa al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di stabilire con proprio decreto l'aggiornamento dell'importo dei diritti aeroportuali al solo tasso d'inflazione programmato, nelle more dell'adozione dei decreti indicati al punto precedente e della stipula dei contratti di programma tra ENAC e società di gestione aeroportuale.

Ricorda che la disposizione sulla quale si interviene è l'articolo 21-*bis*, comma 1, primo e secondo periodo, del decreto-legge n. 248 del 2007. Ricorda ancora che il termine originario previsto dal decreto-legge 248 del 2007 per l'emanazione dei decreti di cui al comma 10 dell'articolo 10 della legge n. 537 del 1993, era il 31 dicembre 2008.

Il comma 3 dell'articolo 4 proroga al 31 dicembre 2014 il termine, già fissato al 30 giugno 2013 dall'articolo 1, comma 388, della legge di stabilità 2013 (legge n. 228 del 2012) e quindi prorogato al 31 dicembre 2013 dal DPCM 26 giugno 2013, per l'applicazione della disposizione recata dall'articolo 10, comma 1, del decreto legislativo n. 59 del 2011, in base alla quale alle autoscuole è consentito, secondo criteri uniformi fissati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di demandare, integralmente o parzialmente, la formazione dei conducenti per il conseguimento di tutte le categorie di patenti, anche speciali, fatta eccezione per quella di categoria B e dei documenti di abilitazione e di qualificazione professionale, a un centro di istruzione automobilistica, costituito da più autoscuole consorziate. Fa presente che il termine originario previsto dal decreto legislativo n. 59 del 2011 per l'entrata in vigore della disposizione era il 19 gennaio 2013.

Il comma 7 dell'articolo 4, come modificato nel corso dell'esame al Senato, prevede l'ulteriore proroga, per un periodo non superiore a dodici mesi, dei termini

per l'adeguamento degli impianti funiviari ai requisiti costruttivi e di revisione previsti dal decreto ministeriale 2 gennaio 1985. La proroga è consentita previa verifica da parte degli organi di controllo della idoneità al funzionamento e della sicurezza degli impianti; essa vale anche nei confronti degli impianti inattivi da non più di sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto-legge. La disposizione originaria, contenuta nell'articolo 145, comma 46 della legge n. 388 del 2000 prevedeva una proroga di un anno.

I commi da 8-*ter* a 8-*quinties* dell'articolo 4, introdotti al Senato, intervengono in materia di disciplina delle capitanerie di porto. In particolare, il comma 8-*ter* proroga al 31 dicembre 2014 il termine, già fissato al 31 dicembre 2013 dalla legge di stabilità 2013 (legge n. 228 del 2012), per l'emanazione del regolamento governativo di delegificazione concernente la riforma delle Capitanerie di porto. Rileva che il regolamento dovrebbe essere finalizzato alla redazione di un testo unico delle disposizioni concernenti i compiti e le funzioni attribuiti al Corpo delle Capitanerie di Porto al fine di realizzare una semplificazione, razionalizzazione e snellimento delle stesse. Inoltre, lo stesso dovrebbe adeguare la struttura organizzativa centrale e periferica del Corpo al nuovo quadro istituzionale e dei rapporti per delineare un assetto rispondente ai maggiori impegni soprattutto in materia di sicurezza marittima in ambito dell'Unione europea ed internazionale nonché per realizzare una corrispondenza con i livelli di governo regionale e, a tal fine, ripartire le funzioni di coordinamento, ispettive e di controllo, svolte da strutture regionali ed interregionali del Corpo da quelle operative di vigilanza e controllo e amministrative, attribuite alle Capitanerie di porto e agli uffici dipendenti. Osserva che dovrebbe infine essere adeguato l'assetto dei vari livelli gerarchici e degli organici per accrescere l'efficacia dell'organizzazione centrale e periferica del Corpo, privilegiando la sua componente operativa. Fa presente che il termine originario per l'adozione del regolamento, previsto dal

decreto-legge n. 207 del 2008 era il 31 dicembre 2009 e che l'ulteriore proroga è giustificata dalla disposizione alla luce dell'esigenza di completare « il programma di cui all'articolo 2, comma 99 » della legge finanziaria 2008 (legge n. 244 del 2007). A tal fine si integrano le autorizzazioni di spesa di cui al medesimo comma 99 e al comma 98 di 0,2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016 e di 4,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020. Osserva che le disposizioni citate non recano un esplicito riferimento a un programma di interventi da effettuare. Il comma 98 prevede uno stanziamento di spesa per le esigenze di funzionamento e per l'esercizio dei compiti di vigilanza e controllo operativi in materia di sicurezza delle navi e delle strutture portuali svolti dal Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera; il comma 99 prevede uno stanziamento di spesa per sviluppare e adeguare la componente aeronavale e dei sistemi di comunicazione del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera.

Il comma 8-*quater* prevede un'ulteriore integrazione dell'autorizzazione di spesa di cui agli articoli 2, commi 98 e 99 della legge n. 244 DEL 2007, finalizzata nello specifico alle funzioni di prevenzione e lotta operativa agli inquinamenti del mare nonché di sorveglianza sulle aree marine protette. L'incremento è di un milione di euro per il 2014, di 0,8 milioni di euro per il 2015 e di 300.000 euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020. Il comma 8-*quinquies* prevede la copertura finanziaria degli interventi di cui ai commi 8-*bis* e 8-*ter* a valere sugli accantonamenti del fondo speciale di parte corrente relativi al Ministero delle politiche agricole, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente.

Ricorda che nel corso dell'esame al Senato è stato soppresso il comma 4 dell'articolo 4 che prevede la proroga al 31 dicembre 2014 del termine, fissato da ultimo al 30 giugno 2013 dall'articolo 1, comma 388, della legge di stabilità 2013 (legge n. 228 del 2012), e poi prorogato al 31 dicembre 2013 dal D.P.C.M. 26 giugno

2013, per l'emanazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti recante le disposizioni attuative per impedire le pratiche di esercizio abusivo del servizio taxi e del servizio di noleggio con conducente. Con il suddetto decreto dovrebbero altresì definirsi gli indirizzi generali per l'attività di programmazione e di pianificazione delle regioni, ai fini del rilascio, da parte dei Comuni, dei titoli autorizzativi. Fa presente che il termine originario, previsto dall'articolo 2, comma 3 del decreto-legge n. 40 del 2010, era individuato al 25 maggio 2010.

Il comma 2 dell'articolo 5 differisce i termini previsti per l'emanazione di un decreto ministeriale che dovrà introdurre l'obbligo di revisione delle macchine agricole soggette ad immatricolazione. In particolare, viene differito dal 28 febbraio 2013 al 31 dicembre 2014 il termine per l'emanazione del decreto e dal 1° gennaio 2014 al 30 giugno 2015 il termine a partire dal quale si deve procedere alla revisione. Il 28 febbraio 2013 e il 1° gennaio 2014 erano i termini originari individuati dall'articolo 34, comma 48, del decreto-legge n. 179 del 2012 che aveva così sostituito l'articolo 111, comma 1, del codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992).

Giudica di notevole rilievo le disposizioni dell'articolo 12, che prorogano di un anno, fissandolo al 31 dicembre 2014, il termine previsto dall'articolo 43, comma 12 del Testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici (decreto legislativo n. 177 del 2005), relativo al divieto di partecipazioni incrociate tra editoria, televisione e comunicazioni elettroniche nel Sistema integrato delle comunicazioni (SIC). Osserva che il termine originario era individuato dal Testo unico nel 31 dicembre 2010. Ricorda, in particolare, che la disposizione, come ora modificata dalla disposizione in commento, prevede il divieto, fino al 31 dicembre 2014, di acquisire partecipazioni editoriali in imprese editrici di giornali quotidiani per i soggetti che esercitano l'attività televisiva in ambito nazionale attraverso più di una rete; in particolare per tali soggetti vige il divieto

di acquisire partecipazioni in imprese editrici di giornali quotidiani o partecipare alla costituzione di nuove imprese editrici di giornali quotidiani, qualora abbiano conseguito, sulla base dell'ultimo provvedimento di valutazione del valore economico del Sistema integrato delle comunicazioni (SIC) adottato dall'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni, ricavi superiori all'8 per cento del valore complessivo del sistema integrato delle comunicazioni. Il divieto vale inoltre per i soggetti, richiamati dal precedente comma 11, operanti nel settore delle comunicazioni elettroniche con ricavi superiori al 40 per cento del valore complessivo del settore.

Segnala inoltre le disposizioni recate dall'articolo 13, che, nel testo modificato dal Senato, introducono deroghe alle vigenti disposizioni in materia di servizi pubblici locali consentendo, al comma 1, fino al 31 dicembre 2014, la prosecuzione di gestioni non conformi agli orientamenti dell'Unione europea, che sarebbero dovute cessare, ai sensi dell'articolo 34 del decreto-legge n. 179 del 2012, entro il 31 dicembre 2013; la proroga è subordinata alla predisposizione da parte dell'ente responsabile dell'affidamento ovvero, ove previsto, dell'ente di governo dell'ambito o bacino territoriale ottimale e omogeneo alla pubblicazione della relazione sulle modalità di affidamento prevista dal medesimo articolo 34. Il comma 2 prevede inoltre l'esercizio di poteri sostitutivi da parte del prefetto nel caso non si sia proceduto, entro il 30 giugno 2014, all'individuazione degli ambiti o bacini ottimali, come richiesto dall'articolo 3-bis del decreto-legge n. 138 del 2011 (il termine originario previsto da tale disposizione era il 30 giugno 2012). Il comma 3 specifica che il mancato rispetto dei termini di cui ai commi 1 e 2 comporta la cessazione degli affidamenti a decorrere dal 31 dicembre 2014. Il comma 4 esclude dall'ambito di applicazione della disposizione i settori del gas, dell'energia elettrica e delle farmacie comunali, come già previsto dall'articolo 34 del decreto-legge n. 17 del 2012.

Osserva che la disposizione, pur applicandosi alla generalità dei servizi pubblici locali e risultando quindi, per questo motivo, di competenza diretta della I Commissione, che sta esaminando il provvedimento in sede referente, riveste un notevole interesse anche per la IX Commissione in quanto riguarda anche tutto il settore del trasporto pubblico locale.

Segnalo infine, come d'interesse della IX Commissione, anche se di diretta competenza della VIII Commissione Ambiente, la disposizione dell'articolo 2, comma 1 che proroga dal 31 dicembre 2013 al 31 luglio 2014, le ordinanze del Presidente del Consiglio sulla gestione commissariale del Capo Dipartimento della Protezione Civile per la prosecuzione dei compiti finalizzati al superamento dell'emergenza del relitto Costa Concordia, e l'istituzione dell'Osservatorio di monitoraggio delle operazioni connesse al progetto di rimozione e recupero proposto dalla Costa Crociere S.p.A.

Paolo COPPOLA (PD) in via preliminare evidenzia l'esigenza che la Commissione, nel caso di provvedimenti ad essa assegnati in sede consultiva, esprima il proprio parere prima del termine fissato per la presentazione degli emendamenti presso la Commissione competente in sede referente, in modo che i contenuti del parere approvato e, più in generale, le questioni sollevate nel dibattito possano essere ripresi in proposte emendative del testo del provvedimento. Esprime disappunto per la proroga contenuta nell'articolo 12, che ancora una volta differisce il termine relativo al divieto di partecipazioni incrociate tra i settori dell'editoria, della radiotelevisione e delle comunicazioni elettroniche, mentre, a suo avviso, tale questione dovrebbe essere affrontata, in modo da definire una disciplina che stabilmente impedisca l'incrocio di partecipazioni in settori così rilevanti e delicati. Più in generale ritiene utile che i ricorrenti decreti-legge recanti la proroga dei termini di numerose disposizioni legislative siano accompagnati da una relazione con la quale si indichino in modo puntuale le motivazioni relative alla mancata emana-

zione di atti amministrativi, i cui termini vengono ripetutamente differiti e si individuino le strutture amministrative, nonché i dirigenti responsabili dei ritardi.

Ivan CATALANO, *presidente*, nel condividere pienamente l'esigenza evidenziata dal collega Coppola in merito ai tempi di espressione dei pareri in sede consultiva, segnala che, nel caso specifico del provvedimento in oggetto, i tempi di esame da parte della Commissione competente in sede referente sono stati anticipati in relazione all'andamento dei lavori dell'Assemblea.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole con osservazione (*vedi allegato 5*).

Nicola BIANCHI (M5S) chiede al presidente di sospendere brevemente la seduta al fine di porre al relatore alcune

questioni meritevoli a suo giudizio di essere inserite nella proposta di parere, con particolare riferimento alla disciplina relativa ai corsi di formazione per addetti al salvamento acquatico e ai diritti aeroportuali.

La seduta, sospesa alle 12.30, è ripresa alle 12.45.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatore*, a seguito delle indicazioni emerse nel corso del dibattito e delle sollecitazioni dei colleghi del Movimento 5 Stelle, presenta una nuova proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato 6*).

La Commissione approva la nuova formulazione della proposta di parere favorevole con osservazioni del relatore (*vedi allegato 6*).

La seduta termina alle 12.50.

ALLEGATO 1

5-01174 Quaranta: Ritardi nella realizzazione del raddoppio della tratta ferroviaria Genova-Ventimiglia.

5-02031 Tullo: Gravi conseguenze sulla sicurezza della circolazione derivanti dai ritardi nella realizzazione del raddoppio della tratta ferroviaria Genova-Ventimiglia.

5-02034 Oliaro: Regolare ripristino del traffico ferroviario in Liguria e disagi conseguenti al mancato raddoppio della linea Genova-Ventimiglia.

TESTO DELLA RISPOSTA

Rispondo congiuntamente alle interrogazioni presentate dagli onorevoli Quaranta, Tullo e Oliaro in quanto vertono su analogo argomento.

In relazione alle problematiche segnalate dagli onorevoli interroganti devo preliminarmente confermare l'attenzione del MIT per la realizzazione del raddoppio ferroviario della tratta «Andora-S. Lorenzo al Mare» nell'ambito della linea «Genova-Ventimiglia». Ricordo, inoltre, che la linea in questione è parte della rete centrale TEN-T e figura tra le sezioni pre-identificate nell'ambito del nuovo Meccanismo finanziario per collegare l'Europa per l'assegnazione prioritaria di contributi comunitari nell'orizzonte temporale 2014-2020.

Attualmente la linea Genova-Ventimiglia, lunga circa 147 km, presenta tratte a doppio binario (Genova-Finale Ligure, Loano-Albenga, S. Lorenzo-Ventimiglia) per un totale di 103 km e a semplice binario (Finale Ligure-Loano, Albenga-Andora, Andora-S. Lorenzo) di estensione complessiva pari a 44 km.

Il tracciato fra S. Lorenzo al Mare e Andora si sviluppa in variante per circa 19 km, di cui circa 16 km in galleria. Sul nuovo tracciato sono collocate la futura stazione di Imperia, che sostituirà le due attuali stazioni cittadine, la fermata di

Diano e la stazione di Andora, punto di connessione con la linea in esercizio verso Genova.

Sono previste anche la realizzazione dei nuovi impianti di Imperia (stazione), Diano (fermata) e Andora (stazione) e l'attrezzaggio della linea con il distanziamento automatico dei treni e il Sistema di controllo della marcia dei treni (SCMT). Come l'onorevole Tullo ha evidenziato la realizzazione del progetto contribuirà all'aumento della capacità di traffico, alla riduzione dei tempi di percorrenza, all'ammodernamento degli standard prestazionali oltre che all'incremento dei livelli di sicurezza.

In merito agli specifici rilievi posti dagli Onorevoli Interroganti sono state assunte informazioni presso RFI (Rete Ferroviaria Italiana), la quale ha fatto presente che il completamento del raddoppio ferroviario della linea Genova-Ventimiglia interessa la tratta in variante, rispetto all'attuale tracciato da Finale Ligure a S. Lorenzo al Mare.

Il completamento infrastrutturale è articolato in due specifici progetti di investimento: S. Lorenzo al Mare-Andora e Andora-Finale Ligure. Il raddoppio S. Lorenzo al Mare-Andora è in avanzata fase realizzativa e l'intervento è completamente

finanziato. In questo progetto sono previste le nuove stazioni/fermate di Imperia, Andora e Diano.

Il raddoppio Andora-Finale Ligure è un intervento il cui il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE nel 2005. Per quanto attiene al progetto definitivo si rileva che risulta allo stato privo di copertura finanziaria e pertanto, è stato trasmesso da RFI in modo ancora parziale e non risulta conseguentemente avviato l'iter istruttorio. In questo progetto sono previste le nuove stazioni/fermate di Alasio, Albenga, Borghetto S. Spirito, Pietra Ligure.

In merito al raddoppio S. Lorenzo al Mare-Andora, in data 24 marzo 2004 è stata effettuata la consegna delle prestazioni relativa sia alla progettazione esecutiva che all'esecuzione; il 20 settembre 2004 è stata effettuata la consegna parziale dei lavori limitatamente al 1° stralcio (imbocchi delle gallerie) e in data 9 aprile 2005 è stato redatto il verbale definitivo di consegna dei lavori.

I lavori, purtroppo, sono stati caratterizzati da significative criticità contrattuali con l'Appaltatore. Una prima criticità, si riferisce ai siti per il conferimento degli inerti derivanti dallo scavo meccanizzato delle gallerie, con la decisione unilaterale dell'Appaltatore di chiusura del cantiere che ha determinato il fermo delle attività a partire dal 28 aprile 2007. I lavori di scavo meccanizzato delle gallerie sono stati poi ripresi in data 26 ottobre 2007.

A partire dal 5 settembre 2008, l'appaltatore ha nuovamente sospeso unilateralmente i lavori lamentando un'eccessiva onerosità del contratto di appalto. In questo contesto ha richiesto al Tribunale di Imperia un ATP (accertamento tecnico preventivo) al fine di verificare la sussistenza della eccessiva onerosità dell'appalto sopravvenuta in corso d'opera.

L'esito dell'ATP, conclusosi ad ottobre del 2009, ha definito un nuovo piano di committenza con un nuovo perimetro dell'oggetto contrattuale, caratterizzato da stralci di numerosi interventi previsti nell'appalto principale Ferrovial e la conseguente rivisitazione progettuale per l'atti-

vità negoziale di due nuovi riappalti relativi alle opere di completamento della sede ferroviaria; lavori affidati rispettivamente alla Società Tecnis S.p.A. e alla Società Sicurbau Srl.

Durante questo periodo, e più precisamente ad agosto 2009, la Direzione Lavori Italferr ha rilevato la posa in opera di conci prefabbricati utilizzati per il rivestimento delle gallerie scavate con fresa (TBM) aventi armatura difforme dal progetto esecutivo approvato, successivamente la medesima Direzione Lavori Italferr ha rinvenuto l'assenza delle chiodature previste in progetto nella realizzazione di parte delle gallerie scavate in tradizionale.

In merito, la Procura della Repubblica di Savona ha avviato una indagine, della quale ad oggi non si ha ancora evidenza della sua formale conclusione. In questo contesto, le indagini della Procura hanno portato al sequestro dell'area di cantiere di Andora interessata dalla produzione dei conci prefabbricati, liberata dai vincoli giudiziari solo a partire da gennaio 2013.

In data 2 maggio 2013 sono scaduti i termini di ultimazione contrattuale dei lavori, già oggetto peraltro di precedenti proroghe concesse, e stante il mancato completamento dei lavori stessi, è stata avviata, a partire dal mese di luglio 2013, la procedura di esecuzione in danno di alcune opere e la ripresa in possesso delle relative aree di cantiere, al fine di non arrestare i lavori oggetto degli ulteriori riappalti affidati.

A riguardo, è stata applicata, nell'ultimo avanzamento contabile, la penale per il mancato rispetto del termine di ultimazione dei lavori, per un importo complessivo di circa 18 milioni di euro e sono state operate trattenute cautelative per la mancata risoluzione della non conformità delle opere realizzate, per un importo di circa 28 milioni di euro.

L'ATI Ferrovial, a seguito di ricorso ad un Accertamento Tecnico Preventivo (ATP) del 1° agosto 2013 presso il Tribunale di Imperia, si è opposta alla ripresa in consegna, da parte della Committente, delle aree e delle parti d'opera oggetto della suddetta procedura di esecuzione in

danno, continuando ad impedire l'accesso alle aree di lavoro agli altri appaltatori, che quindi non hanno potuto rispettare l'avanzamento dei lavori previsto.

Con Ordine di Servizio n. 2506 del 14 ottobre 2013, l'ATI Ferrovial è stata diffidata perentoriamente a completare i lavori non ancora ultimati entro il termine di 15 giorni, ai sensi del disposto contrattuale relativo alla risoluzione in danno dei lavori per grave inadempimento.

In data 11 novembre 2013 il Presidente del Tribunale di Imperia ha nominato il CTU che ha dato avvio alle attività peritali tuttora in corso.

Al momento, le lavorazioni ancora da ultimare nell'ambito dell'Appalto affidato all'ATI Ferrovial-Cossi sono stimabili in circa un milione di euro oltre il ripristino, a proprio onere, di numerose non conformità realizzative ed il completamento dei collaudi statici delle opere strutturali.

Perdurando le criticità dell'appalto Ferrovial e la relativa mancata consegna delle aree da parte dell'impresa alla committenza, è stata formalizzata a dicembre 2013 la sospensione parziale dei lavori appaltati sia alla Società Tecnis, incaricata nella realizzazione delle gallerie artificiali e al completamento di quelle naturali, che alla Società Sicurbau Srl a cui è demandato il completamento delle finiture dei viadotti di linea e dei fabbricati di stazione/fermata.

Nell'ambito delle operazioni peritali il CTP RFI ha richiesto al CTU di dare urgente seguito allo stato di consistenza delle opere realizzate, per rispondere peraltro a quanto disposto dal Presidente del Tribunale di Imperia, circa la prioritaria verifica dello stato di consistenza e per consentire l'urgente riconsegna delle aree stesse, affinché tale circostanza non costituisca elemento di ritardo al completamento delle opere in questione per la realizzazione dell'intera Opera Pubblica.

Al fine di poter procedere con i disposti contrattuali di risoluzione dei lavori, se il CTU condividerà la posizione del CTP RFI, si potrà procedere alla immediata presa in consegna delle aree. Nel caso in cui, nonostante l'avvenuto accertamento del CTU,

l'appaltatore si opponga materialmente ancora alla riconsegna delle aree si dovrà procedere all'immissione in possesso tramite un procedimento giudiziario d'urgenza (*ex* articolo 700 c.p.c.).

Vista la complessità della procedura ATP, tuttora in corso, RFI ha evidenziato che ad oggi non risulta possibile valutare analiticamente ed in termini assoluti il nuovo scenario temporale connesso all'allungamento dei tempi per la conclusione dei lavori. Dovrà inoltre essere considerata anche l'eventualità che non siano perseguibili l'affidamento dei lavori di completamento ed i ripristini oggetto della risoluzione in danno nei confronti dell'impresa Ferrovial agli altri appaltatori già presenti sulla tratta in questione.

Nel caso in cui i lavori ed i ripristini delle non conformità realizzative siano affidabili direttamente agli appaltatori presenti tramite varianti in corso d'opera, i tempi necessari per attivare il nuovo tratto di raddoppio e quindi per completare i lavori delle opere civili e tecnologiche sono stimabili in circa due anni dalla conclusione dell'ATP ed in particolare dalla data di effettiva presa in consegna delle aree, oggi in disponibilità all'appaltatore Ferrovial.

Allo stato, la ripresa dei lavori è inevitabilmente condizionata dalle vicende processuali sopra descritte essendo, come detto, il cantiere oggetto di accertamento da parte del Tribunale competente.

Quanto alle criticità e ai danni consequenziali che si sono verificati in occasione delle perturbazioni avvenute nei giorni 17 e 18 gennaio ed in particolare per quanto accaduto sul litorale dell'estremo Ponente e sul Levante limitrofo al capoluogo ligure sono state assunte informazioni presso Ferrovie dello Stato.

L'evento maggiormente gravoso per la circolazione ferroviaria è avvenuto il giorno 17 gennaio tra le stazioni di Andora e Cervo San Bartolomeo (linea Genova-Ventimiglia), per il quale, alle 12,40 il traffico ferroviario è stato sospeso per uno smottamento franoso che ha provocato lo svio del locomotore dell'IC 660.

Rete Ferroviaria Italiana si è dichiarata disponibile ad intervenire, come soggetto tecnico, oltre che nelle aree di propria competenza anche nell'area della frana.

Sono in corso sopralluoghi di tecnici di RFI e Trenitalia per definire nel dettaglio le modalità tecnico-realizzative e la sequenza delle attività necessarie alla rimozione del treno e alla messa in sicurezza della tratta.

In particolare, RFI ha fatto presente di aver avviato, dietro autorizzazione della Procura della Repubblica di Savona, avvenuta nei giorni scorsi, le attività propeedeutiche alla rimozione del locomotore e delle carrozze del treno IC 660.

La ditta Vernazza Autogru di Genova, che si occuperà dell'intervento in parola, è stata scelta sulla base della soluzione tecnica ritenuta migliore anche in relazione alla rapidità di esecuzione. Per garantire il migliore svolgimento delle operazioni di recupero e per evidenti ragioni di sicurezza RFI informa che sarà richiesta alle Autorità competenti l'interdizione dalle aree circostanti.

Per un secondo intervento di consolidamento della linea partirà immediatamente la progettazione con la valutazione dei lavori necessari, anche su altri punti delle linee ferroviarie liguri.

Ad oggi rimane sospesa la circolazione tra Albenga e Diano Marina, sulla linea Genova-Ventimiglia.

La mobilità dei viaggiatori è garantita da un servizio sostitutivo con autobus attivato da Trenitalia.

In particolare:

Treni IC diretti a Ventimiglia terminano la corsa a Savona; tra Savona e Ventimiglia, e viceversa, è attivo un servizio sostitutivo con autobus, via autostrada, con fermate nelle stazioni di Savona, Finale Ligure, Albenga, Alassio, Diano Marina, Imperia Porto Maurizio, Taggia Arma, Sanremo, Bordighera e Ventimiglia;

treni Regionali è attivo un servizio con bus sostitutivi tra Diano Marina e Albenga che percorrono sia l'autostrada, senza effettuare fermate, sia la Strada Statale Aurelia per servire le località intermedie. Nel tratto Diano Marina-Ventimiglia è operativo il servizio ferroviario.

Nel concludere, faccio presente che lo scorso venerdì il Ministro Lupi si è recato in Liguria per un incontro, presso il comune di Andora, con i rappresentanti delle istituzioni locali; lo stesso Ministro ha effettuato un sopralluogo con i tecnici di RFI sul territorio interessato dalla frana, per fare il punto sui lavori di sgombero e sulla tempistica per la liberazione dei binari e il ripristino della circolazione ferroviaria. Al riguardo, RFI assicura che, condizioni meteo-marine permettendo, resta fermo l'impegno del rispetto dei tempi fissati.

ALLEGATO 2

5-01595 Bargerò: Progressiva riduzione dei servizi di trasporto pubblico locale, in particolare ferroviario, nella regione Piemonte.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'onorevole interrogante pone all'attenzione la delicata questione del trasporto pubblico locale e ferroviario regionale, con particolare riferimento alla regione Piemonte.

Com'è noto, secondo la normativa vigente, decreto legislativo n. 422 del 1997, la programmazione e gestione dei servizi ferroviari regionali, che assicurano principalmente la mobilità della clientela pendolare, è di competenza delle singole regioni, nel caso di cui trattasi della regione Piemonte, 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.

Sulla base delle proprie specifiche competenze, pertanto, la regione Piemonte, come riferisce Ferrovie dello Stato, ha previsto un programma di riorganizzazione del servizio regionale sul proprio territorio, finalizzato al completamento di un'offerta di tipo cadenzato sulle principali linee piemontesi, oltre che al contenimento dei costi, attuato tenendo conto, in particolare, degli indici di frequentazione di ciascun treno.

Nell'ambito di tale programma rientra la soppressione, attuata dalla regione con il nuovo orario del 15 dicembre scorso, del treno Regionale 23631 Asti-Voghera, espressamente citato dall'onorevole interrogante, il cui livello di frequentazione risultava estremamente basso: circa 30 viaggiatori presenti mediamente a bordo; il collegamento tra Asti e Voghera, nella

fascia oraria del mattino, è attualmente previsto attraverso interscambio nella stazione di Alessandria.

Per quanto concerne, poi, le condizioni del materiale rotabile in servizio in Piemonte, cui pure fa riferimento l'onorevole interrogante, Ferrovie dello Stato ha evidenziato che tutti i rotabili impiegati da Trenitalia nei servizi di trasporto vengono regolarmente sottoposti ad operazioni di manutenzione programmata secondo piani manutentivi che ciclicamente si ripetono, in base alla percorrenza chilometrica e/o alla scadenza temporale prevista, con varie fasi di controllo, verifiche ed interventi effettuati a livelli differenti, che ne determinano il ciclo di utilizzo.

Più in generale, in merito alla programmazione dei servizi da parte delle regioni, occorre evidenziare che con l'emanazione del citato decreto legislativo n. 422 del 1997 il settore è stato oggetto di una riforma che, ad oggi, purtroppo, non ha ancora prodotto gli effetti previsti; ciò, in quanto, le regioni, che avrebbero dovuto individuare, secondo criteri di efficienza e razionalità, i c.d. «servizi minimi» da garantire alla stregua di quelli essenziali, si sono limitate, per lo più, alla conservazione dei servizi storici e conseguentemente della spesa storica indicizzata, senza procedere all'adeguamento dinamico, sia quantitativo che modale, dell'offerta di servizi al mutare della domanda conseguente all'evolversi socio economico del paese. Si fa riferimento, ad esempio, alle numerose linee ferroviarie nate agli inizi del secolo scorso, in assenza di una rete viaria e di trasporto automobilistico, che continuano ad essere in esercizio, a

fronte di una domanda ormai limitata che non giustifica più il costo pubblico di una modalità ferroviaria. Tale mancato adeguamento ha distratto le poche risorse finanziarie disponibili da quei servizi che, proprio in funzione dell'evoluzione economico sociale del paese, andavano incrementati qualitativamente e quantitativamente (ad esempio, i servizi per pendolari in prossimità dei medi e grandi centri urbani).

Per ovviare a tale anomalia, nell'ambito del più complessivo processo di liberalizzazione dei servizi pubblici locali, è stato avviato un percorso normativo finalizzato all'efficientamento e alla razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, che ha portato al varo della disciplina volta al riordino del settore, inserita all'interno della legge di stabilità per l'anno 2013.

L'articolo 1, comma 301, della legge 28 dicembre 2012 n. 228, nel sostituire l'articolo 16-bis del decreto-legge n. 95 del 2012, ha previsto, infatti, a decorrere dal 2013, l'istituzione del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario; tale norma ha lo scopo di incentivare le regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi ed uniformi a livello nazionale, di efficientamento e razionalizzazione, criteri questi definiti con il DPCM dell'11 marzo 2013, emanato ai sensi del comma 3 del citato articolo 16-bis.

L'applicazione di tali criteri, superando la cristallizzazione dei servizi storici e della spesa storica, consentirà la progressiva rispondenza tra offerta e domanda di trasporto.

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

Il MIT, dal canto suo, avrà cura di verificare, anche per il tramite dell'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 244 del 2007, che la regione stia procedendo, secondo i

criteri indicati dal citato articolo 16-bis, alla riprogrammazione dei servizi per ovviare alle criticità riscontrate dall'utenza.

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

Nell'ambito di detto processo di razionalizzazione e di efficientamento del settore si è ravvisata la necessità di consentire alle regioni, ove necessario, di ripianare i disavanzi sino alla data del 31 dicembre 2012 prodotti da una programmazione statica e non più rispondente alle moderne esigenze di mobilità e di garantire un flusso di finanziamenti diretto ad investimenti nel settore coerenti con i già citati criteri, uniformi a livello nazionale, di efficientamento e razionalizzazione che le regioni adotteranno per la programmazione dei servizi.

Tali necessità di ripiano dei disavanzi sono già state in parte risolte ricorrendo alle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione di cui al decreto legislativo n. 88 del 2011.

In particolare, per quanto riguarda la regione Piemonte, devo ricordare, che, l'articolo 11, commi 6 e 7, del decreto-legge n. 35 del 2013, e relativa legge di conversione, relativo ai servizi di TPL e ferroviari regionali, ha previsto che la regione stessa possa utilizzare le risorse di detto Fondo per regolare i debiti nei confronti di alcune aziende del settore.

E in effetti, ai sensi della citata normativa (articolo 11, comma 6), la regione Piemonte, con la delibera n. 25-5760 del 6 maggio 2013, ha adottato il Piano di rientro del debito che è stato oggetto di valutazione congiunta MIT-MEF per la relativa approvazione. A seguito di approfondimenti e dei necessari chiarimenti forniti dalla regione, nella riunione del 3 ottobre 2013 i rappresentanti MIT-MEF hanno ritenuto approvabile, in sede istruttoria, il Piano stesso.

Per quanto sopra, è stato predisposto il relativo decreto interministeriale di approvazione del suddetto Piano il cui *iter* di emanazione risulta al momento sospeso a seguito dell'accoglimento, da parte del Tar Piemonte, delle istanze cautelari presentate dal comune di Torino, dal comune di Cuneo e da ATAS Spa, che ha disposto, tra l'altro, la sospensione della delibera citata.

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

Tuttavia, si comunica che questo Ministero continuerà a vigilare affinché ven-

gano garantiti collegamenti adeguati ed efficienti: sono stati a tal fine già istituiti appositi tavoli tecnici con i soggetti interessati.

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

ALLEGATO 3

5-01617 Liuzzi: Disservizi nel servizio ferroviario sulla tratta Potenza-Foggia e grave stato di degrado della stazione di Rionero-Atella-Ripacandida.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'onorevole interrogante pone all'attenzione la delicata questione del trasporto pubblico locale con particolare riferimento alla regione Basilicata.

In primo luogo, per quanto riguarda gli specifici rilievi avanzati dall'onorevole interrogante, Ferrovie dello Stato ha fatto presente che:

sulla linea Potenza-Foggia, interessata da una temporanea sospensione dell'esercizio ferroviario dai primi di dicembre, per le caratteristiche infrastrutturali della stessa, binario unico non elettrificato, è normalmente programmato l'impiego di materiale rotabile diesel, costituito prevalentemente da ALn 668-1900, oltre che da ALn 663 e DMU;

tutto il materiale rotabile impiegato da Trenitalia nei servizi di trasporto, che è conforme ai requisiti di qualità e sicurezza previsti dalla normativa vigente, viene regolarmente sottoposto ad operazioni di manutenzione programmata secondo piani manutentivi che ciclicamente si ripetono, in base alla percorrenza chilometrica e/o alla scadenza prevista, con varie fasi di controllo, verifiche ed interventi effettuati a livelli differenti, che ne determinano il ciclo di utilizzo;

in occasione di contingenti situazioni di indisponibilità del materiale rotabile (ad es. per avarie) il servizio sulla linea di cui trattasi viene, comunque, assicurato mediante autobus sostitutivi o di rinforzo;

la puntualità del servizio sulla Potenza-Foggia è risultata in linea con gli obiettivi previsti dal Contratto di Servizio in

essere con la regione Basilicata (90 e 97 per cento dei treni in arrivo a destinazione, rispettivamente, entro i 5 ed i 15 minuti dall'orario previsto);

le obliterate presenti nella stazione di Rionero-Atella-Ripacandida, che sono talvolta oggetto di danneggiamento a seguito di atti vandalici, vengono, comunque, sistematicamente monitorate dal personale di Trenitalia preposto a tale incarico.

Per quanto concerne, poi, gli aspetti infrastrutturali Ferrovie dello Stato ha evidenziato che nel 1998 RFI ha sottoscritto con il comune di Rionero in Vulture un contratto di comodato con il quale sono stati ceduti al medesimo comune, a titolo gratuito, l'ex magazzino merci con annesso aree limitrofe da destinare ad attività culturali, sociali e di pubblico interesse.

In virtù di tale comodato, l'Amministrazione Comunale si è assunta l'onere di provvedere alla « tenuta » delle aree aperte al pubblico e, nello specifico, di « sala d'attesa, servizi igienici, marciapiedi e tutti i luoghi di transito ».

Nonostante i reiterati richiami di RFI in merito alla sostanziale inadempienza degli obblighi contrattuali da parte del comune e le diverse assicurazioni fornite, la situazione di criticità degli ambienti di cui sopra non ha avuto sostanziali miglioramenti.

Questo ha comportato la necessità di RFI di intervenire disponendo la chiusura della sala d'attesa e dei servizi igienici,

come previsto dalle procedure societarie per le stazioni frequentate da meno di 500 viaggiatori al giorno e che svolgono esclusivamente servizio regionale, per cui i tempi di sosta sono ovviamente brevi: la stazione di Rionero in Vulture ha una frequentazione media di 360 viaggiatori/giorno.

Contestualmente è stata avviata nei confronti dell'Amministrazione Comunale un'azione volta alla tutela del patrimonio di RFI, predisponendo la rescissione del contratto di comodato.

Per quanto attiene, poi, più in generale alle problematiche del trasporto pubblico locale devo ricordare che i compiti istituzionali, di amministrazione e programmazione in materia, compresi i servizi ferroviari regionali, sono stati attribuiti, come è noto, alle regioni dal decreto legislativo 422 del 1997, ancor prima, quindi, della riforma del Titolo V della Costituzione, in base alla quale la materia del trasporto pubblico locale rientra nell'ambito delle competenze residuali delle regioni, ai sensi del quarto comma dell'articolo 117.

Pertanto, la programmazione e gestione dei servizi regionali, che assicurano principalmente la mobilità della clientela pendolare, compete, nel caso di cui trattasi, alla regione Basilicata i cui rapporti con Trenitalia sono regolati da specifici Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, fra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalla regione stessa, nonché i relativi standard qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

In particolare, in merito alla programmazione dei servizi da parte delle regioni, ricordo che con l'emanazione del citato decreto legislativo n. 422 del 1997 il settore è stato oggetto di una riforma che, ad oggi, purtroppo, non ha ancora prodotto gli effetti previsti, in quanto, le regioni, che avrebbero dovuto individuare, secondo criteri di efficienza e razionalità, i c.d. « servizi minimi » da garantire alla stregua di quelli essenziali, si sono limitate, per lo

più, alla conservazione dei servizi storici e conseguentemente della spesa storica indicizzata, senza procedere all'adeguamento dinamico, sia quantitativo che modale, dell'offerta di servizi al mutare della domanda conseguente all'evolversi socio economico del paese. Tale mancato adeguamento ha distratto le poche risorse finanziarie disponibili dai servizi che, proprio in funzione dell'evoluzione economico-sociale del paese, andavano incrementati qualitativamente e quantitativamente (ad esempio, i servizi per pendolari in prossimità dei medi e grandi centri urbani).

Per ovviare a tale anomalia, nell'ambito del più complessivo processo di liberalizzazione dei servizi pubblici locali, è stato avviato un percorso normativo finalizzato all'efficientamento e alla razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, che ha portato al varo della disciplina volta al riordino del settore inserita all'interno della legge di stabilità per l'anno 2013.

L'articolo 1, comma 301, della legge 28 dicembre 2012 n. 228, nel sostituire l'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, ha previsto, infatti, a decorrere dal 2013, l'istituzione del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario; tale norma ha lo scopo di incentivare le regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi ed uniformi a livello nazionale, di efficientamento e razionalizzazione, criteri questi definiti con il DPCM dell'11 marzo 2013, emanato ai sensi del comma 3 del citato articolo 16-*bis*.

L'applicazione di tali criteri, superando la cristallizzazione dei servizi storici e della spesa storica, consentirà la progressiva rispondenza tra offerta e domanda di trasporto.

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

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

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

Faccio presente, inoltre, che la legge di stabilità 2014, oltre alle risorse di cui al citato Fondo Nazionale, ha disposto l'incremento del Fondo per il miglioramento della mobilità dei pendolari, pari a 300 milioni di euro per l'anno 2014 e a 100

milioni di euro, per ciascuno degli anni 2015 e 2016, da destinare, tra l'altro, all'acquisto di materiale rotabile su gomma e al materiale rotabile ferroviario.

Il MIT, tuttavia, continuerà a vigilare affinché vengano garantiti collegamenti adeguati ed efficienti.

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

ALLEGATO 4

5-01944 Biasotti: Emergenze infrastrutturali in Liguria, con particolare riferimento al regolare ripristino del traffico ferroviario.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione alle problematiche segnalate dall'onorevole interrogante sono state assunte informazioni presso la società RFI (Rete Ferroviaria Italiana).

Nel corrente mese di gennaio la Liguria è stata, com'è noto, teatro di reiterate forti precipitazioni che hanno investito il litorale e, conseguentemente, sono state numerose le criticità di diversa entità rilevate nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria.

Le maggiori criticità e danni consequenziali si sono verificati in occasione delle perturbazioni avvenute nei giorni 17 e 18 gennaio, in particolare per quanto accaduto sul litorale dell'estremo Ponente e sul Levante limitrofo al capoluogo ligure.

L'evento maggiormente gravoso per la circolazione ferroviaria è avvenuto il giorno 17 gennaio tra le stazioni di Andora e Cervo San Bartolomeo (linea Genova-Ventimiglia), per il quale, alle 12,40 il traffico ferroviario è stato sospeso per uno smottamento franoso che ha provocato lo svio del locomotore dell'IC 660.

Rete Ferroviaria Italiana si è dichiarata disponibile ad intervenire, come soggetto tecnico, oltre che nelle aree di propria competenza anche nell'area della frana.

Sono in corso sopralluoghi di tecnici di RFI e Trenitalia per definire nel dettaglio le modalità tecnico-realizzative e la sequenza delle attività necessarie alla rimozione del treno e alla messa in sicurezza della tratta.

In particolare, RFI ha fatto presente di aver avviato, dietro autorizzazione della Procura della Repubblica di Savona, av-

venuta nei giorni scorsi, le attività prepedutiche alla rimozione del locomotore e delle carrozze del treno IC 660.

La ditta Vernazza Autogru di Genova, che si occuperà dell'intervento in parola, è stata scelta sulla base della soluzione tecnica ritenuta migliore anche in relazione alla rapidità di esecuzione. Per garantire il migliore svolgimento delle operazioni di recupero e per evidenti ragioni di sicurezza RFI informa che sarà richiesta alle Autorità competenti l'interdizione dalle aree circostanti.

Per un secondo intervento di consolidamento della linea partirà immediatamente la progettazione con la valutazione dei lavori necessari, anche su altri punti delle linee ferroviarie liguri.

Ad oggi rimane sospesa la circolazione tra Albenga e Dianò Marina, sulla linea Genova-Ventimiglia.

La mobilità dei viaggiatori è garantita da un servizio sostitutivo con autobus attivato da Trenitalia.

In particolare:

Treni IC diretti a Ventimiglia terminano la corsa a Savona; tra Savona e Ventimiglia, e viceversa, è attivo un servizio sostitutivo con autobus, via autostrada, con fermate nelle stazioni di Savona, Finale Ligure, Albenga, Alassio, Dianò Marina, Imperia Porto Maurizio, Taggia Arma, Sanremo, Bordighera e Ventimiglia;

treni Regionali è attivo un servizio con bus sostitutivi tra Dianò Marina e Albenga che percorrono sia l'autostrada, senza effettuare fermate, sia la Strada Statale Aurelia per servire le località in-

termedie. Nel tratto Diano Marina-Ventimiglia è operativo il servizio ferroviario.

Lo scorso venerdì il Ministro Lupi si è recato in Liguria per un incontro, presso il comune di Andora, con i rappresentanti delle istituzioni locali; lo stesso Ministro ha effettuato un sopralluogo con i tecnici di RFI sul territorio interessato dalla frana, per fare il punto sui lavori di sgombero e sulla tempistica per la liberazione dei binari e il ripristino della circolazione ferroviaria. Al riguardo, RFI assicura che, condizioni meteo-marine permettendo, resta fermo l'impegno del rispetto dei tempi fissati.

L'altro evento che ha interessato più da vicino il capoluogo ligure è avvenuto domenica 19 gennaio u.s. quando, il Comando dei Vigili del Fuoco di Genova alle ore 09,17 è intervenuto per un movimento franoso che si è manifestato presso alcuni civici di via Calvari in località di Genova Nervi.

Su disposizione dei Vigili del Fuoco, alle ore 13,00 la circolazione è stata sospesa su entrambi i binari della linea Genova-La Spezia e solo alle ore 15,00 veniva ripresa sul binario in direzione Genova. Tutti i treni hanno dovuto percorrere, a senso unico alternato e a velocità ridotta, il solo binario in direzione La Spezia per entrambi i sensi di marcia.

Il giorno 20 gennaio u.s. alle ore 11,30 presso la Prefettura di Genova, presenti il Prefetto e rappresentanti del comune di Genova, di R.F.I., della regione Liguria, della Protezione Civile, si è tenuto un incontro allo scopo di definire le modalità per consentire la riattivazione del binario pari della linea ferroviaria che risultava interrotto nella tratta Nervi-Recco.

Si è convenuto, in tale riunione, che RFI avrebbe provveduto all'installazione di un sistema di monitoraggio del comportamento strutturale del manufatto onde consentire la riattivazione del binario in direzione Genova. Alle ore 06.00 dello scorso 21 gennaio, il binario in direzione Genova è stato riattivato a velocità ridotta.

Si sono registrati, tuttavia, ulteriori dissesti e gravi criticità all'infrastruttura fer-

roviaria generati dal maltempo oltre a quelli legati agli eventi di Andora e di Genova Nervi, che necessiteranno di sistematiche operazioni di ripristino. In attesa dei finanziamenti occorrenti per la realizzazione della definitiva messa in sicurezza di tali dissesti, sono stati predisposti interventi provvisori e si provvederà al monitoraggio delle aree, con personale RFI in occasione di futuri eventi meteo di entità significativa.

Inoltre, quanto alle iniziative che il Governo intende intraprendere e all'ammontare delle risorse che saranno messe a disposizione per affrontare l'emergenza sono state assunte informazioni presso il Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Detto Dipartimento ha fatto presente che il Presidente della Giunta Regionale ha inoltrato richiesta di dichiarazione dello stato di emergenza ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 225 del 1992 per gli eventi suindicati.

Contestualmente, il Settore Protezione Civile ed emergenza del Dipartimento Ambiente della regione ha trasmesso una relazione in cui è stato sommariamente descritto l'evento e fornita una stima preliminare delle somme urgenze, dell'assistenza alla popolazione, degli interventi di limitazione del rischio attivo e della messa in sicurezza.

Ai sensi degli « Indirizzi per lo svolgimento delle attività propedeutiche alle deliberazioni del Consiglio dei Ministri da adottare ai sensi dell'articolo 5, comma 1, della legge 24 febbraio 1992, n. 225 e per la predisposizione delle ordinanze di cui all'articolo 5, comma 2, della legge 24 febbraio 1992, n. 225 e successive modifiche ed integrazioni, alla luce del decreto-legge 15 maggio 2012, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2012, n. 100 » il Dipartimento della protezione civile è tenuto alla predisposizione dell'istruttoria finalizzata a supportare il Consiglio dei Ministri per l'eventuale deliberazione dello stato di emergenza. A tal fine, dal 16 al 18 gennaio e dal 20 al 22 gennaio 2014 il Dipartimento della Prote-

zione Civile ha inviato proprio personale specializzato per effettuare dei sopralluoghi tecnici nella regione.

Il Dipartimento ha evidenziato che in considerazione degli elementi di valutazione riportati nella documentazione ricevuta dalla regione Liguria e delle verifiche e delle analisi effettuate sia sul territorio che tramite i dati meteoidro-pluviometrici disponibili presso il Centro Funzionale Centrale, l'istruttoria tecnico-amministrativa compiuta ha fornito esito favorevole al riconoscimento delle condizioni previste dall'articolo 5 della legge n. 225 del 1992 per tutto il territorio regionale. Il Dipartimento riferisce, altresì, che tali condi-

zioni sono da considerarsi soddisfatte tenendo conto degli effetti cumulati dovuti alla successione degli eventi accorsi dalla fine del mese di ottobre 2013 alla prima metà del mese di gennaio 2014. Nella stessa istruttoria, trasmessa a Palazzo Chigi, è stato proposto il riconoscimento di un contributo pari a 13 milioni di euro.

Infine, il Consiglio dei Ministri il 31 gennaio scorso ha deliberato la dichiarazione dello Stato di emergenza in conseguenza degli eccezionali eventi meteorologici verificatisi nei giorni dal 25 al 26 dicembre 2013, dal 4 al 5 e dal 16 al 20 gennaio 2014 nel territorio della regione Liguria.

ALLEGATO 5

**DL 150/2013: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative
(C. 2027 Governo, approvato dal Senato).****PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 2013, n. 150, recante « Proroga termini previsti da disposizioni legislative » (C. 2027 Governo, approvato dal Senato),

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

con riferimento alla disciplina dei servizi pubblici locali, e in particolare del trasporto pubblico locale, si valuti l'opportunità di assumere tutte le iniziative appropriate, ivi inclusa l'attivazione dei poteri sostitutivi da parte dello Stato, per pervenire quanto più tempestivamente possibile alla individuazione degli ambiti o bacini ottimali, e dei rispettivi enti di governo.

ALLEGATO 6

**DL 150/2013: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative
(C. 2027 Governo, approvato dal Senato).****PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 2013, n. 150, recante « Proroga termini previsti da disposizioni legislative » (C. 2027 Governo, approvato dal Senato);

rilevata l'esigenza che il Governo fornisca una puntuale motivazione delle ragioni che hanno determinato la necessità di procedere ad ulteriori proroghe di termini legislativi ormai da tempo scaduti,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento alle disposizioni di cui al comma 1 dell'articolo 4, si adottino le opportune iniziative per definire, quanto prima possibile, la disciplina attuativa contenente i corsi di formazione per addetti al salvamento acquatico;

b) con riferimento alle disposizioni di cui al comma 2 dell'articolo 4, si adottino le opportune iniziative per assicurare che le modalità di determinazione dei diritti aeroportuali siano in concreto rese effettivamente rispondenti alla disciplina dettata dalla direttiva 2009/12/CE, come recepita dagli articoli da 71 ad 82 del decreto-legge n. 1 del 2012, superando il sistema precedente;

c) con riferimento all'articolo 12, si adottino le opportune iniziative, anche di carattere normativo, per rendere stabile il divieto di partecipazioni incrociate tra editoria, televisioni e comunicazioni elettroniche, piuttosto che procedere a reiterate proroghe del divieto medesimo;

d) con riferimento alla disciplina dei servizi pubblici locali, e in particolare del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 13, si valuti l'opportunità di assumere tutte le iniziative appropriate, ivi inclusa l'attivazione dei poteri sostitutivi da parte dello Stato, per pervenire quanto più tempestivamente possibile alla individuazione degli ambiti o bacini ottimali, e dei rispettivi enti di governo.