

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-04274 Mariani: Ripristino delle condizioni di sicurezza delle tratte e delle stazioni ferroviarie toscane, con particolare riferimento all'incolumità del personale	67
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	74
5-04294 Artini: Conseguenze dell'integrazione degli scali aeroportuali di Pisa e Firenze, con particolare riguardo al profilo dei finanziamenti	67
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	76
5-04551 Zappulla: Gravi disagi nel trasporto ferroviario in Sicilia, con particolare riguardo alla soppressione di treni a lunga percorrenza da e per l'isola.	
5-04579 Amoddio: Gravi disagi nel trasporto ferroviario in Sicilia, con particolare riguardo alla soppressione di treni a lunga percorrenza da e per l'isola	67
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	78
5-04576 Mura: Gestione del terminal per le navi da crociera realizzato sul molo Ichnusa di Cagliari	68
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	80
5-04667 Biasotti: Ipotesi di trasferimento da Genova ad Amburgo di alcuni rami d'azienda della società Costa Crociere SpA	68
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	81

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto ministeriale recante approvazione del contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Atto n. 132 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	69
--	----

SEDE REFERENTE:

Modifiche all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, per il rilancio, il miglioramento e l'incremento dell'efficienza del trasporto pubblico locale. C. 2313 Meta (<i>Seguito dell'esame e rinvio – Abbinamento delle proposte di legge C. 2443 Cristian Iannuzzi e C. 2594 Catalano – Nomina di un Comitato ristretto</i>)	71
--	----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	73
---	----

AVVERTENZA	73
------------------	----

INTERROGAZIONI

Giovedì 26 febbraio 2015. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le

infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 9.

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

Così rimane stabilito.

5-04274 Mariani: Ripristino delle condizioni di sicurezza delle tratte e delle stazioni ferroviarie toscane, con particolare riferimento all'incolumità del personale.

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

Raffaella MARIANI (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta resa, osserva che nel periodo intercorso tra la presentazione dell'interrogazione ed oggi, anche grazie all'attenzione prestata al fenomeno della violenza sui treni da parte delle forze dell'ordine e di Trenitalia, tale fenomeno si è molto ridotto. Osserva che obiettivo dell'atto ispettivo era quello di evidenziare che, in un momento in cui la regione Toscana e il gestore ferroviario stanno impiegando ingenti risorse per il miglioramento del materiale rotabile e per l'efficientamento del servizio di trasporto ferroviario toscano, episodi di violenza ripetuta rischiavano di vanificare tali interventi e gettare discredito su una modalità di trasporto che andrebbe invece promossa e di cui andrebbe in ogni caso garantita la sicurezza. Auspica, quindi, che le aggressioni sui treni siano definitivamente cessate, in modo da garantire la sicurezza dei passeggeri utenti delle tratte toscane.

5-04294 Artini: Conseguenze dell'integrazione degli scali aeroportuali di Pisa e Firenze, con particolare riguardo al profilo dei finanziamenti.

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

Massimo ARTINI (Misto-AL), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, sottolinea in particolare che si registra una situazione di stallo sulle tematiche oggetto dell'interrogazione, anche perché, come evidenziato dal rappresentante del Governo, non sono pervenute richieste formali per interventi di connessione ferroviaria di ultimo miglio sugli aeroporti di Pisa e Firenze. Chiede al Governo di rendere noti il prima possibile i contenuti del Piano nazionale degli aeroporti, di cui è stato recentemente concluso l'*iter*, al fine di conoscere gli indirizzi del Governo riguardo al sistema aeroportuale nazionale e si riserva di presentare ulteriori atti di sindacato ispettivo relativamente agli aeroporti di Pisa e Firenze, i cui bacini abitativi e di traffico non consentono al momento la classificazione come aeroporti di carattere strategico.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO nel precisare che nel decreto-legge cosiddetto «Sblocca Italia» sono state stanziato risorse a favore dell'aeroporto di Firenze, rassicura il deputato Artini sulla tempestiva trasmissione al Parlamento del Piano nazionale degli aeroporti.

5-04551 Zappulla: Gravi disagi nel trasporto ferroviario in Sicilia, con particolare riguardo alla soppressione di treni a lunga percorrenza da e per l'isola.

5-04579 Amodio: Gravi disagi nel trasporto ferroviario in Sicilia, con particolare riguardo alla soppressione di treni a lunga percorrenza da e per l'isola.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sul medesimo argomento, saranno svolte congiuntamente.

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

Giuseppe ZAPPULLA (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta del rappresentante del Governo ed esprime particolare apprezzamento per la decisione del Governo di non consentire che si interrompa la continuità territoriale con la Sicilia. Nel rammentare che insularità non deve essere sinonimo di isolamento e che la continuità territoriale è una garanzia per le isole ma anche per il territorio peninsulare, osserva che la decisione del gestore ferroviario di non apportare variazioni all'orario ferroviario è scaturita a seguito di pressioni da parte delle istituzioni nazionali e locali, dal momento che l'originaria decisione era stata quella di cancellare cinque treni a lunga percorrenza sui sette programmati da e per Palermo. Invita in ogni caso il Governo a vigilare sull'operato del gestore ferroviario e sollecita la realizzazione di investimenti infrastrutturali in Sicilia, al fine di promuovere la domanda di trasporto ferroviario.

Gea SCHIRÒ (PD), replicando in qualità di cofirmataria, si dichiara insoddisfatta della risposta del rappresentante del Governo, che non affronta i quesiti posti nell'atto ispettivo a propria firma. Nel sottolineare le carenze infrastrutturali del sistema ferroviario siciliano, ricorda che l'articolo 1 del decreto-legge « Sblocca Italia », pur perseguendo la finalità di potenziare la rete ferroviaria in Sicilia e affidando all'amministratore delegato della società FS SpA il ruolo di commissario per la realizzazione delle opere nelle more della costituzione dell'Agenzia per la coesione, prevede interventi solo sul versante nord dell'isola, ignorando del tutto le infrastrutture ferroviarie del sud, che grande impulso darebbero allo sviluppo del sistema turistico. Invita quindi il Governo a farsi parte attiva affinché si giunga a una stabile e definitiva soluzione al problema del trasporto ferroviario siciliano, sia dal punto di vista delle infrastrutture che da quello del servizio, ipotizzando, se necessario, l'affidamento di quest'ultimo anche a società diverse da Trenitalia.

5-04576 Mura: Gestione del terminal per le navi da crociera realizzato sul molo Ichnusa di Cagliari.

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

Romina MURA (PD), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta del rappresentante del Governo, che ha evidenziato l'accoglimento da parte della Camera di commercio italo-araba della richiesta di concessione della struttura polifunzionale ubicata sul molo Ichnusa di Cagliari. Approfitta tuttavia per sottolineare che molto spesso importanti infrastrutture realizzate con ingenti finanziamenti pubblici vengono messe in funzione con inspiegabili ritardi, creando gravi disagi alle popolazioni dei territori interessati, come ad esempio sta accadendo per la strada statale n. 128 in Sardegna, sulla quale si riserva di presentare un apposito atto ispettivo.

5-04667 Biasotti: Ipotesi di trasferimento da Genova ad Amburgo di alcuni rami d'azienda della società Costa Crociere SpA.

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

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta resa dal sottosegretario, dalla quale si evince che le modalità adottate dal Governo per affrontare la questione oggetto dell'interrogazione sono state messe in campo correttamente, con la dovuta cautela, ma con la giusta determinazione. Ricorda che la società americana Carnival, proprietaria della Costa crociere, è uno dei più grandi investitori nel Paese e dà lavoro a circa 4000 persone in Italia, e pur ritenendo che non si debba dar luogo a immotivate preoccupazioni, in quanto la scelta di trasferire rami d'azienda ad Amburgo è

motivata a suo giudizio da ragioni di tipo tecnico, invita il Governo a continuare a prestare la necessaria attenzione, affinché il polo logistico della compagnia Costa crociere rimanga nel territorio nazionale. Nel sottolineare la rilevanza che l'attività della compagnia riveste in particolare nelle città di Genova e Savona, auspica che vengano attuate tutte le misure necessarie alla tutela dei livelli occupazionali dei lavoratori italiani della compagnia.

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

La seduta termina alle 9.45.

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 26 febbraio 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.

La seduta comincia alle 14.

Schema di decreto ministeriale recante approvazione del contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Atto n. 132.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto ministeriale all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 17 febbraio 2015.

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

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, fa presente che RFI ha trasmesso una nota scritta recante le risposte dall'amministratore delegato della società, ingegner Gentile, alle domande formulate dai membri della Commissione nel corso dell'audizione informale che si è svolta il 18 febbraio scorso, non essendo stato possibile procedere alla replica in conseguenza dell'andamento dei lavori dell'Assemblea. Segnala che la nota scritta è stata trasmessa già nel pomeriggio di ieri per posta elettronica a tutti i membri della Commissione.

Romina MURA (PD) giudica il contratto di programma in esame non soddisfacente dal punto di vista della ripartizione delle risorse, soprattutto con riguardo al *deficit* infrastrutturale del mezzogiorno d'Italia e in particolare della Sardegna. Osserva che la grave carenza infrastrutturale che si registra in Sardegna è conseguenza di scelte di programmazione errate compiute nei decenni precedenti e ad un utilizzo improprio e carente dei fondi europei. Osserva che il contratto di programma in esame, come anche gli altri strumenti programmatici nazionali, privilegiano di gran lunga gli interventi da realizzarsi nelle aree urbane del Paese, in ragione degli indici abitativi e di traffico, ma ricorda che esse costituiscono solo il 35 per cento del territorio nazionale. Ritiene, invece, che un compiuto sviluppo del Paese deve tenere in conto anche le necessità dei territori che non rientrano nelle aree urbane. Riguardo alla soppressione dei collegamenti regionali in Sardegna, cui spesso si fa riferimento nel dibattito in Commissione, precisa che la giunta regionale che si è da ultimo insediata, dovendo far fronte ad un *deficit* pregresso di forte entità, ha disposto di eliminare alcuni collegamenti in aree che usufruivano di altri tipi di servizi di trasporto al fine di collegare territori che risultavano del tutto isolati.

Mauro PILI (Misto) rileva che l'approccio del Governo in tema di programmazione infrastrutturale nazionale è for-

temente discriminatorio ai danni della Sardegna, dal momento che, essendo pari a cento l'indice di infrastrutturazione media del Paese, la Sardegna registra un indice infrastrutturale pari a quindici. Stigmatizza la completa assenza di risorse destinate alla Sardegna all'interno del contratto di programma in esame e ritiene assolutamente indispensabile un riequilibrio territoriale. Osserva che la mancata realizzazione di infrastrutture nell'isola e la contemporanea realizzazione di infrastrutture nel resto del Paese avrà la conseguenza di peggiorare tale squilibrio, ormai divenuto inaccettabile. Nel rammentare che un recente rapporto dell'Agenzia per la sicurezza ferroviaria ha evidenziato che la rete ferroviaria sarda è la peggiore d'Italia e conta 77 punti vulnerabili in aree a rischio idrogeologico, sottolinea con forza la necessità di pervenire ad una tempestiva messa in sicurezza e ad un ammodernamento della rete ferroviaria, che giudica indifferibili. Ritenendo miope un approccio programmatico basato solo sul collegamento delle reti nazionali ferroviarie alle reti TEN-T, ricorda in ogni caso che l'Accordo di programma quadro stipulato nel 2001 e ormai completamente disatteso prevedeva la realizzazione della piastra logistica del Mediterraneo, al cui centro era posta la Sardegna. Invita quindi il relatore ad inserire nella proposta di parere che presenterà alla Commissione una condizione relativa alla necessità di un riequilibrio infrastrutturale a favore della Sardegna, al fine di introdurre un elemento di equità che permetta alla regione insulare il recupero di un *gap* che è aumentato nel corso degli anni, anche a causa delle scelte nefaste dell'amministrazione regionale.

Arianna SPESSOTTO (M5S) in primo luogo ribadisce la volontà del proprio Gruppo di presentare una proposta di parere contrario sullo schema di decreto recante approvazione del contratto di programma in esame. Invita quindi la Presidenza della Commissione a sollecitare da

RFI una risposta scritta anche alle questioni da lei evidenziate nel proprio intervento svolto nel corso della prima seduta dedicata all'esame del provvedimento, il 17 febbraio scorso, e alle domande che ha posto direttamente all'amministratore delegato di RFI.

Michele MOGNATO (PD), *relatore*, rileva che il documento trasmesso da RFI contenente le risposte scritte dell'amministratore delegato della società alle domande poste dai membri della Commissione nel corso dell'audizione informale del 18 febbraio è un documento articolato e dettagliato, che merita di essere esaminato con attenzione. Si riserva quindi di predisporre una proposta di parere che tenga conto di tutti gli elementi emersi dal dibattito, dall'audizione dell'amministratore delegato di RFI e dal documento richiamato. Invita infine il Governo a fornire le proprie indicazioni in merito ad alcune questioni evidenziate nella propria relazione introduttiva e alle domande rivolte al Governo da altri colleghi della Commissione.

Il viceministro Riccardo NENCINI, con riferimento alle osservazioni del deputato Pili, riconosce che gli interventi sulla rete ferroviaria della Sardegna rappresentano effettivamente una lacuna nel contratto di programma in esame, che destina a tali interventi soltanto 27 milioni di euro. Per questo ritiene opportuno che la Commissione, nel parere che sarà approvato, integri sul punto i contenuti del contratto di programma.

Per quanto riguarda le considerazioni svolte dal deputato Mura, ritiene che gli interventi per il potenziamento delle infrastrutture di trasporto nelle aree urbane assumano una indiscutibile centralità. Osserva infatti che quasi tutte le aree urbane, destinate a divenire sotto il profilo istituzionale aree metropolitane, sono attraversate dai corridoi della rete transeuropea dei trasporti TEN-T. Ricorda altresì che il 58 per cento del PIL del Paese proviene dalle aree urbane. Per questo giudica condivisibile l'impostazione del contratto di

programma che attribuisce priorità ai grandi snodi infrastrutturali. Per quanto concerne l'infrastrutturazione dell'Italia meridionale e insulare, il contratto di programma in esame individua, con riguardo all'alta velocità, come interventi prioritari, il potenziamento della rete siciliana tra Palermo, Messina e Catania e la realizzazione della tratta Napoli Bari. Nel condividere tali scelte prioritarie, osserva che sicuramente deve essere riconosciuto adeguato rilievo anche al trasporto ferroviario regionale e devono essere realizzate le opere infrastrutturali necessarie a migliorare la qualità di tale servizio.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che l'insufficienza degli investimenti e la conseguente carenza infrastrutturale nelle regioni dell'Italia meridionale e insulare è un tema che a più riprese è stato evidenziato dalla Commissione nei propri lavori. Si tratta di un tema di assoluto rilievo. Rispetto a quanto osservato dal collega Pili, ritiene che la Commissione possa intervenire, nelle modalità che riterrà più opportune, per sollecitare una rimodulazione delle risorse finanziarie disponibili che faccia fronte in modo più adeguato alle carenze infrastrutturali della Sardegna. Relativamente all'indicazione del gran numero di punti vulnerabili della rete ferroviaria sarda, osserva comunque che potrebbero essere attivate anche altre risorse disponibili. Segnala altresì che, rispetto agli stanziamenti che sono stati destinati alle opere cantierabili, soltanto un limitato numero di opere presenta i requisiti necessari per beneficiarne, per cui, se RFI dispone di opere cantierabili, esse potrebbero essere finanziate anche per tale via. In conclusione auspica un'azione congiunta del Parlamento, del Governo e della regione sarda per affrontare adeguatamente i ritardi nella dotazione infrastrutturale che ostacolano lo sviluppo e la mobilità nella regione stessa.

Rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.30.

SEDE REFERENTE

Giovedì 26 febbraio 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.

La seduta comincia alle 14.30.

Modifiche all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, per il rilancio, il miglioramento e l'incremento dell'efficienza del trasporto pubblico locale.

C. 2313 Meta.

(Seguito dell'esame e rinvio – Abbinamento delle proposte di legge C. 2443 Cristian Iannuzzi e C. 2594 Catalano – Nomina di un Comitato ristretto).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 14 maggio 2014.

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

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che sono state assegnate alla Commissione, in sede referente, le proposte di legge C. 2443 Cristian Iannuzzi, « Modifiche al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e altre disposizioni in materia di trasporto pubblico locale », e C. 2594 Catalano, « Disposizioni concernenti il trasporto pubblico interregionale, regionale e locale e agevolazione fiscale in favore dei titolari di abbonamenti per il relativo servizio ». Avverte altresì che le citate proposte di legge, in quanto vertenti su materia identica a quella della proposta di legge già in esame, saranno ad essa abbinata, a norma del comma 1 dell'articolo 77 del Regolamento.

Così rimane stabilito.

Ivan CATALANO (Misto-PSI-PLI) nell'illustrare il contenuto della proposta di legge a propria firma, sottolinea che essa interviene su diversi profili del trasporto pubblico locale. In primo luogo rileva che essa intende affrontare la critica situazione nella quale versa il trasporto interregionale, attraverso la creazione di contratti di programma interregionali stipulati da un certo numero di regioni, sulla base di modelli predisposti dall'Autorità di regolazione dei trasporti, prevedendone il finanziamento attraverso un sovrapprezzo del trasporto ad alta velocità. In secondo luogo la proposta dispone la disponibilità dei dati relativi al trasporto pubblico locale in formato aperto, sia ai fini di trasparenza che di interoperabilità delle offerte e quindi di efficientamento del servizio. In terzo luogo si prevede la detraibilità delle spese sostenute per gli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico, prevedendone la copertura attraverso un aumento progressivo dell'aliquota Irpef per scaglioni di reddito. In ultimo il provvedimento mira a promuovere il recupero e l'adeguamento del materiale rotabile attraverso il cosiddetto « *retrofit* ». Osserva infine che il finanziamento del trasporto pubblico locale attraverso una percentuale delle accise sul gasolio, come attualmente previsto, ha l'effetto paradossale di determinare quote di finanziamento minori man mano che cresce l'utilizzo del mezzo pubblico e conseguentemente diminuisce l'uso del mezzo privato e il consumo del gasolio.

Settimo NIZZI (FI-PdL) osserva che l'assunzione da parte delle regioni della competenza in materia di trasporto pubblico locale risulta nella maggior parte dei casi assai onerosa, impedendo alle regioni di prestare un servizio adeguato, come dimostra la completa soppressione dei collegamenti su gomma tra il nord e il sud della Sardegna.

Il viceministro Riccardo NENCINI si impegna a esaminare con attenzione le due proposte di legge che sono state oggetto di abbinamento. Ricorda che il Go-

verno sta preparando sul tema del trasporto pubblico locale un intervento normativo che è ancora in fase di definizione all'interno del Governo stesso. Segnala peraltro alla Commissione come il contratto di programma con RFI affronti aspetti che hanno notevole rilievo in relazione alla prestazione del servizio pubblico di trasporto su ferrovia. Ritiene in proposito senz'altro condivisibile un approccio che favorisca una più stretta integrazione tra il trasporto ferroviario e quello su gomma. Da tale approccio può trarre beneficio in particolare il sistema del trasporto pubblico locale nelle aree urbane.

Michele Pompeo META, *presidente*, ritiene assolutamente valida la scelta della Commissione di riprendere l'esame delle proposte di legge in materia di trasporto pubblico locale. Occorre infatti, a suo giudizio, che gli organi parlamentari e il Governo siano in grado di elaborare una legislazione che affronti in modo omogeneo e coerente le problematiche di singoli settori di particolare rilievo per la vita dei cittadini. Rivendica da questo punto di vista la rilevanza dell'attività svolta dalla Commissione. In proposito, con particolare riferimento ai lavori sul codice della strada, auspica che il Governo voglia esprimere in tempi rapidi il proprio assenso al trasferimento in sede legislativa del testo unificato della proposta di legge C. 1512, di cui è primo firmatario, e delle proposte abbinata, recanti modifiche puntuali al codice della strada. Ritiene che tale assenso sia tanto più opportuno in considerazione dell'ampliarsi dei tempi di esame, presso il Senato, del disegno di legge delega di riforma del codice della strada, approvato in prima lettura dalla Camera. Ritornando a considerare il trasporto pubblico locale, evidenzia l'intendimento della Commissione di considerare attentamente tutti i contributi che il Governo vorrà fornire. Segnala in particolare che nel testo da lui presentato sono state affrontate di proposito soltanto alcune delle questioni che riguardano la disciplina della gestione di trasporto pubblico locale;

altri temi di rilievo sulla materia potranno tuttavia essere ripresi nella prospettiva di predisporre un testo normativo più completo. In questa ottica la Commissione valuterà anche l'opportunità di affrontare, nell'ambito del testo unificato che si accinge a predisporre, il tema del trasporto ferroviario regionale. Riguardo a tale profilo osserva che sarebbe auspicabile pervenire a una diminuzione dei pedaggi relativi al trasporto regionale, analogamente a quanto è stato disposto per l'alta velocità. Ritiene altresì che il tema del servizio di trasporto pubblico ferroviario debba essere preso in considerazione anche per l'incidenza che può avere sulla prospettiva di cedere a privati una quota del capitale di Ferrovie dello Stato Italiane Spa, operazione per la quale è stato costituito un apposito gruppo di lavoro comune tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze. Anche su questo aspetto la Commissione è pronta ad esaminare le indicazioni che il Governo vorrà fornire. Ribadisce quindi la piena disponibilità della Commissione, nell'ambito dei lavori che saranno dedicati a predisporre un testo unificato delle proposte di legge abbinata, a recuperare i contributi che saranno trasmessi dal Governo.

In conclusione, a seguito degli abbinamenti effettuati e della conseguente esigenza di predisporre un testo unificato, propone di costituire un Comitato ristretto, proprio con il compito di predi-

sporre un testo unificato delle proposte di legge in esame, che potrà essere adottato dalla Commissione come testo base ai fini dell'ulteriore esame del provvedimento.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, rinvia quindi il seguito dell'esame ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 15.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15 alle 15.05.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

INTERROGAZIONI

5-04279 *Covello: Ipotesi di soppressione della fermata di Mirto-Crosia (CZ) sulla linea ferroviaria Sibari-Catanzaro.*

5-04359 *De Lorenzis: Diversa applicazione, da parte delle compagnie aeree, della normativa internazionale che consente l'utilizzo a bordo degli aeromobili di dispositivi radiomobili personali.*

ALLEGATO 1

5-04274 Mariani: Ripristino delle condizioni di sicurezza delle tratte e delle stazioni ferroviarie toscane, con particolare riferimento all'incolumità del personale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta a quanto richiesto circa le condizioni di sicurezza a bordo treno e nelle stazioni ferroviarie, il Ministero dell'interno ha fornito i seguenti elementi informativi.

Nel panorama complessivo della delittuosità in ambito ferroviario, le aggressioni costituiscono il 2 per cento degli episodi illeciti censiti. Una larga parte di queste vedono vittima il personale ferroviario e sono concentrati per lo più a bordo treno, essendo legati alle operazioni di controllo; l'aggressore « tipo » è, infatti, la persona priva di regolare titolo di viaggio.

Ne scaturisce una conflittualità che, nella maggior parte dei casi, si risolve in aggressioni di tipo verbale (ingiurie e minacce), ma può sfociare talvolta in percosse o lesioni più o meno gravi. In taluni casi l'aggressività si riversa anche sul personale di Polizia che interviene per prestare assistenza al capotreno aggredito.

Nel 2014, il fenomeno ha effettivamente conosciuto un aumento a livello nazionale. Ne è conseguita un'intensificazione dei servizi sui treni ove si sono rilevate maggiori criticità.

In tal senso si segnala che mensilmente, o all'insorgere di problematicità emergenti, sono individuati, congiuntamente alle componenti di Ferrovie dello Stato, i treni ritenuti « critici » sulla base dell'indice di delittuosità e l'esposizione degli stessi a potenziale rischio di aggressioni. Questo al fine di orientare al meglio i servizi e di ottimizzarli in relazione alle esigenze delle singole realtà territoriali.

In Italia ogni giorno circolano oltre 8.000 treni con oltre un milione e mezzo di passeggeri e, generalmente, le aggressioni possono avvenire in qualsiasi momento o su qualsiasi treno.

Per questo le sinergie informative e operative con le imprese ferroviarie sono essenziali, così come le tecnologie a disposizione, tanto come fattore deterrente che per l'individuazione di eventuali responsabili di atti illeciti.

Al riguardo, il citato Ministero segnala che è attivo il numero telefonico di emergenza « 1600 » che mette in contatto diretto il personale ferroviario con la sala operativa della Polizia ferroviaria più vicina per garantire un intervento più immediato delle pattuglie; inoltre, taluni treni e molte stazioni sono dotati di impianti di videosorveglianza.

Nel caso degli episodi di violenza avvenuti in Toscana, il Compartimento Polizia Ferroviaria per detta Regione, oltre alla programmata attività di scorta a treni « critici », a partire dal mese di dicembre 2014 ha intensificato tale attività a bordo del treno regionale 3057, anche con personale in abiti civili, ed ha, nel contempo, predisposto servizi a terra presso la stazione di Pescia, congiuntamente al personale di Rete Ferroviaria Italiana, per arginare comportamenti scorretti da parte degli studenti pendolari; nella quasi totalità dei casi, i responsabili delle condotte criminose sono stati rintracciati e deferiti all'Autorità Giudiziaria.

Inoltre, per garantire una più efficace azione preventiva, il medesimo Comparti-

mento ha richiesto alle Questure di Pistoia e Lucca un ausilio volto a contrastare i fenomeni di illegalità.

Infine, FS informa che, dal dicembre 2014, Trenitalia ha istituito, nell'ambito della Divisione Passeggeri Regionale, la posizione organizzativa denominata « Pro-

getto sicurezza personale di *front-line* »; la funzione ha come scopo l'individuazione delle azioni, anche di carattere organizzativo e gestionale, finalizzate alla prevenzione del rischio di aggressioni al personale di accompagnamento treno, condotta e di *front-line*.

ALLEGATO 2

5-04294 Artini: Conseguenze dell'integrazione degli scali aeroportuali di Pisa e Firenze, con particolare riguardo al profilo dei finanziamenti.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai quesiti posti dall'Onorevole Interrogante, e ad integrazione di quanto evidenziato nel corso della discussione di precedenti interrogazioni di analogo contenuto, ritengo opportuno ribadire che la programmazione europea dei trasporti TEN-T 2014-2020 prevede, come è noto, un approccio di realizzazione così articolato: le infrastrutture di trasporto che costituiscono la « Rete Centrale », la cosiddetta *core network*, che comprende i principali assi di trasporto transeuropeo con un ruolo strategico e le infrastrutture della « Rete Globale », la cosiddetta *comprehensive network*, estesa a tutti i territori dell'Unione con funzioni di coesione territoriale ed economica.

In questo contesto, si inseriscono i nove Corridoi prioritari, grandi assi infrastrutturali che devono assicurare un reale effetto « rete », i cui punti di snodo sono rappresentati dai principali nodi urbani, oltre che dai porti, dagli aeroporti e dagli interporti.

La cornice metodologica fortemente voluta dalla Commissione europea rappresenta, quindi, un vincolo importante per canalizzare gli investimenti, nazionali e comunitari, e consentire di rimuovere le barriere fisiche e i colli di bottiglia che impediscono o rallentano l'accessibilità ai mercati.

Ciò detto, evidenzio che le città di Firenze e Pisa non si qualificano come « nodo urbano » europeo prioritario – cosiddetta *LUZ Larger Urban Zone* secondo l'*Urban Audit di Eurostat* – con oltre un milione di abitanti, né i rispettivi aeroporti raggiungono la soglia di 7,8 milioni di passeggeri.

Conseguentemente, tali scali non risultano metodologicamente includibili nella rete centrale, appartenendo invece pienamente alla rete globale.

Per quanto riguarda, poi, le risorse finanziarie comunitarie, ricordo che lo strumento europeo per finanziare le infrastrutture TEN-T, denominato « Meccanismo per collegare l'Europa » (CEF), ha una dimensione finanziaria di 33,242 miliardi di euro, di cui 26,250 miliardi destinati ai trasporti (tra cui 11,305 miliardi a valere sui Fondi di Coesione). Una parte di essi, anche se in misura minore (circa il 5 per cento) potrà essere destinata alla rete globale e, in particolare, alle connessioni ferroviarie dei nodi aeroportuali.

Circa il primo bando CEF in scadenza proprio oggi, riferisco che non risulta pervenuta alcuna richiesta formale per interventi di connessione ferroviaria di ultimo miglio sugli aeroporti di Pisa e Firenze.

Ovviamente i finanziamenti pubblici destinati al potenziamento delle infrastrutture aeroportuali degli aeroporti in parola dovranno essere erogati nel rispetto degli Orientamenti europei in materia di aiuti di Stato agli aeroporti ed alle compagnie aeree.

Voglio anche ricordare che all'Atto di pianificazione della rete aeroportuale nazionale e delle azioni di razionalizzazione ed efficientamento del settore e dei relativi servizi, adottato il 25 settembre 2014, è conseguita una prima delibera del Consiglio dei Ministri del successivo 30 settembre di approvazione dello schema di dPR che ha accolto le linee guida dell'Atto stesso. Su tale schema di dPR, il 19

febbraio scorso, è stata acquisita l'intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni, per poter procedere, sentita l'Agenzia del demanio e previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, all'emanazione del definitivo dPR che individuerà, ai sensi dell'articolo 698 del Codice della navigazione, gli aeroporti di interesse nazionale.

In tale ambito, gli aeroporti di Pisa e Firenze risultano considerati di particolare rilevanza strategica nel bacino di riferimento, a condizione che realizzino la gestione unica, in procinto di concretizzarsi. Questa integrazione risulta indispen-

sabile per garantire che il sistema aeroportuale toscano possa affrontare le sfide future connesse ai profondi mutamenti in atto nel mercato internazionale dei trasporti aereo.

Infatti, come ho avuto occasione di precisare nel corso delle precedenti risposte alle interrogazioni dell'Onorevole Artini sulle medesime problematiche, è in un quadro di insieme che vanno affrontate le scelte strategiche anche nel nostro Paese, guardando alle realtà locali in un'ottica di insieme a livello nazionale, europeo e internazionale.

ALLEGATO 3

5-04551 Zappulla: Gravi disagi nel trasporto ferroviario in Sicilia, con particolare riguardo alla soppressione di treni a lunga percorrenza da e per l'isola.

5-04579 Amoddio: Gravi disagi nel trasporto ferroviario in Sicilia, con particolare riguardo alla soppressione di treni a lunga percorrenza da e per l'isola.

TESTO DELLA RISPOSTA

Rispondo congiuntamente alle interrogazioni presentate dagli Onorevoli Zappulla e Amoddio in quanto vertono su medesimo argomento.

In merito ai collegamenti ferroviari da/per la Sicilia, Trenitalia riferisce che l'attuale offerta di servizi ferroviari di media-lunga percorrenza è costituita da cinque coppie di treni (Intercity/Intercity Notte) che collegano giornalmente l'isola con le principali località della direttrice tirrenica e Milano.

Nello specifico, si tratta di:

1 coppia di Intercity Roma-Palermo e viceversa, con sezioni da/per Siracusa;

1 coppia di Intercity Roma-Siracusa e viceversa, con sezioni da/per Palermo;

2 coppie di Intercity Notte Roma-Siracusa e viceversa, con rispettive sezioni da/per Palermo;

1 coppia di Intercity Notte Milano-Siracusa e viceversa, con sezioni da/per Palermo.

Tutti questi treni rientrano nel Contratto di Servizio 2009-2014 stipulato tra Trenitalia e lo Stato, scaduto il 31 dicembre 2014 e in attesa di essere prorogato da parte dello Stato per un anno, sino alla fine del 2015. Dopo tale data, non essendo possibili ulteriori proroghe, si renderà necessario procedere ad un nuovo affidamento.

Circa la paventata soppressione dei treni che collegano Siracusa e Palermo a Roma e Milano, tengo ad evidenziare che nessuna sospensione dei servizi IC in Contratto di Servizio media e lunga percorrenza è stata autorizzata da parte del MIT.

In merito, poi, alle problematiche dei lunghi tempi di percorrenza, dovuti anche al necessario utilizzo dei traghetti sullo Stretto di Messina, voglio segnalare che dal cambio orario ferroviario del 14 dicembre 2014 RFI, tramite la società Blueferries ha attivato un servizio di traghettamento veloce in sovrapposizione con i servizi di traghettamento dei convogli ferroviari/carrozze ferroviarie al fine di operare un miglioramento, ammodernamento ed efficientamento dei collegamenti passeggeri da e per la Sicilia.

È attualmente allo studio l'ipotesi di una rottura di carico tra Villa S. Giovanni e Messina per i viaggiatori IC diretti sull'Isola tramite l'utilizzo, alle attuali condizioni e tariffe, dei nuovi e più moderni collegamenti veloci, che permetterebbero non solo di viaggiare con un maggior *comfort* e sicurezza, ma anche di ridurre notevolmente i tempi di attraversamento dello Stretto e, contemporaneamente, rendere più efficienti i collegamenti ferroviari. L'ipotesi di progetto dovrà prevedere anche interventi infrastrutturali (tapis roulant, scale mobili, ecc.) tali da agevolare al

massimo i viaggiatori senza tuttavia impattare in alcun modo sugli attuali livelli occupazionali.

Ovviamente, siffatta ipotesi dovrà essere prioritariamente condivisa con il governo locale.

Infine, informo che lo scorso 16 febbraio si è tenuto presso il MIT un incontro alla presenza delle Autorità locali e della Regione Siciliana, proprio per determinare la volontà di procedere per un netto miglioramento dei collegamenti, fermo restando che i servizi delle navi veloci (circa 9 coppie al giorno nei giorni feriali e 6 coppie in quelli festivi) sono da considerarsi aggiuntivi a quelli già effettuati con

i traghetti tradizionali. A giugno, inoltre, nessuna vendita di biglietti sarà interrotta, avendo espressamente richiesto questa Amministrazione la rottura di carico, ovvero la continuità dei servizi ferroviari in coincidenza dell'attraversamento dello Stretto con navi veloci: più moderne, sicure ed efficienti dei vecchi traghetti.

Concludo assicurando, come il Ministro Lupi e io stesso abbiamo avuto modo di esprimere, la massima sensibilità e attenzione su questo tema: sarebbe infatti inaccettabile il *vulnus* alla continuità territoriale e al diritto a servizi efficienti, oltre che la mancata garanzia dei livelli occupazionali.

ALLEGATO 4

5-04576 Mura: Gestione del terminal per le navi da crociera realizzato sul molo Ichnusa di Cagliari.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento a quanto richiesto dall'Onorevole Interrogante e sulla base dei chiarimenti forniti dall'Autorità portuale di Cagliari, informo che le richieste di utilizzo della struttura polifunzionale ubicata sul Molo Ichnusa e dei relativi spazi sono state puntualmente evase sino alla procedura di gara per l'assentimento in concessione dei beni demaniali ubicati in detto molo, nonché della banchina Ichnusa, nel porto di Cagliari.

In seguito alla nota vicenda giudiziaria, relativa a una inchiesta della Procura di Cagliari in ordine all'aggiudicazione in concessione della gestione del terminal,

che allo stato non consente il normale *iter* amministrativo, si sta procedendo all'assentimento in concessione temporanea della citata struttura polifunzionale.

Informo, infine, che a seguito della nomina del Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Cagliari Capitano di Vascello Di Marco, di cui al decreto ministeriale dello scorso 23 gennaio, la richiesta di rilascio in concessione dell'area in parola, avanzata dalla Camera di commercio italo-araba, è stata favorevolmente accolta e la manifestazione internazionale organizzata da tale ente si è svolta regolarmente.

ALLEGATO 5

5-04667 Biasotti: Ipotesi di trasferimento da Genova ad Amburgo di alcuni rami d'azienda della società Costa Crociere SpA.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta a quanto chiesto dall'Onorevole Interrogante circa l'intendimento della società Costa Crociere di trasferire quattro dipartimenti e circa i 60 dipendenti da Genova ad Amburgo, informo che il Ministro Lupi sta seguendo molto da vicino la vicenda; infatti, proprio lo scorso venerdì 13 ha riunito l'amministratore delegato Michael Thamm e i rappresentanti degli enti locali liguri per un approfondito confronto sulle ragioni di tale scelta.

Al riguardo premetto che, come rappresentato dallo stesso Thamm al Ministro Lupi, la società è attiva a livello globale, con 19.000 dipendenti e uffici in 14 paesi, e che questa razionalizzazione di Gruppo, che non eccede il 4 per cento della forza lavoro italiana di Costa, non avrà ulteriori futuri impatti, rimanendo centrale la Direzione Commerciale e Strategica della società in Italia presso il quartier generale di Genova.

L'Italia rappresenta il terzo mercato del Gruppo Carnival (proprietaria di Costa Crociere) nel mondo. Quanto a forza lavoro di nazionalità italiana, la società dichiara di impiegare 2.733 marittimi e 1.103 dipendenti di terra.

Dai dati forniti al MIT, la spesa diretta di Costa Crociere a Genova è di poco inferiore ai 500 milioni di euro/anno, e questo non verrà influenzato dalla riorganizzazione operativa.

Costa Crociere conferma che non vi è alcuna intenzione di spostare il *business* fuori dall'Italia, considerata un mercato con un grosso potenziale. Il nuovo piano industriale che sarà presentato vede la centralità operativa dell'*hub* genovese con investimenti e obiettivi ulteriori nel nostro paese.

Costa Crociere, dunque, assicura di non voler dismettere piuttosto di voler rilanciare la propria presenza sul territorio nazionale, mantenendo così la stabile organizzazione.

Questo Ministero continuerà a seguire con la massima attenzione la vicenda e i futuri orientamenti dell'azienda Costa Crociere.

Per quanto riguarda le questioni più specifiche inerenti la riorganizzazione si è rinviato ad un incontro tra le istituzioni locali liguri e l'azienda.