

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

Sull'ordine dei lavori .....	185
5-00374 Maccanti: Elettrificazione della tratta ferroviaria Santhia-Biella.	
5-00377 Fidanza: Elettrificazione della tratta ferroviaria Santhia-Biella .....	186
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i> .....	191
5-00375 Baldelli: Sanzioni in caso di mancata compensazione economica dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne .....	186
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i> .....	192
5-00376 Pizzetti: Capacità operative e produttive del Porto di Genova dopo il crollo del « Ponte Morandi ». .....	186
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i> .....	194
5-00378 Termini: Sicurezza delle linee ferroviarie regionali e dei passaggi a livello .....	187
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i> .....	196
<b>SEDE CONSULTIVA:</b>	
DL 91/2018: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative. C. 1117 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni riunite I e V) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	187
<i>ALLEGATO 5 (Parere approvato)</i> .....	199
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	190

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Mercoledì 5 settembre 2018. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Michele Dell'Orco.*

**La seduta comincia alle 14.40.**

**Sull'ordine dei lavori.**

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) chiede alla presidenza un'inversione dell'ordine

del giorno al fine di anticipare l'esame, in sede consultiva, del decreto-legge 25 luglio 2018, n. 91, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative.

Simone BALDELLI (FI) dichiara di non condividere la richiesta d'inversione dell'ordine del giorno ritenendo preferibile mantenere come primo punto lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata. A tale proposito chiede alla presidenza che, in prospettiva, possa essere assicurata anche la trasmissione in diretta *web* delle sedute della Commissione dedicate al question-time al fine di garantire una forma di pubblicità più ampia.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ritiene che, per una più efficiente organizzazione dei lavori della Commissione, le richieste come quella avanzata ora dal collega Baldelli debbano essere preferibilmente discusse nell'ambito dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi.

Carlo FIDANZA (FdI) si associa alle considerazioni svolte dal collega Baldelli circa l'opportunità di mantenere invariato l'ordine del giorno della seduta.

#### Sulla pubblicità dei lavori.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità della seduta verrà assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

**5-00374 Maccanti: Elettificazione della tratta ferroviaria Santhia-Biella.**

**5-00377 Fidanza: Elettificazione della tratta ferroviaria Santhia-Biella.**

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

Elena MACCANTI (Lega) rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

Carlo FIDANZA (FdI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Elena MACCANTI (Lega), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo, con particolare riguardo agli interventi programmati sulle linee di interesse della regione Piemonte e, in generale, per le annunciate

misure di potenziamento previste nel Contratto di programma RFI 2017-2021, tra le quali si conferma l'elettificazione della tratta ferroviaria Santhia-Biella.

Carlo FIDANZA (FdI), replicando, si dichiara solo parzialmente soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, riservandosi una valutazione più analitica degli annunciati interventi non appena sarà possibile disporre del Contratto di programma RFI 2017-2021, appena trasmesso alle Camere.

**5-00375 Baldelli: Sanzioni in caso di mancata compensazione economica dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne.**

Simone BALDELLI (FI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Simone BALDELLI (FI), replicando, auspica che il Governo possa procedere tempestivamente ad adottare un intervento normativo volto a colmare la lacuna segnalata nell'interrogazione, in materia di sanzioni in caso di mancata compensazione economica dei viaggiatori. In alternativa, auspica una convergenza di intenti fra i gruppi volta alla presentazione di una proposta di iniziativa parlamentare. Più in generale, sulla questione posta si augura una proficua interlocuzione con tutto il Governo e, dunque, anche con il Ministero della Giustizia, al fine di individuare un intervento adeguato a tutela dei cittadini utenti del trasporto marittimo.

**5-00376 Pizzetti: Capacità operative e produttive del Porto di Genova dopo il crollo del « Ponte Morandi ».**

Raffaella PAITA (PD) illustra l'interrogazione in titolo, di cui è cofirmataria, evidenziando in particolare la forte diminuzione, in un solo mese, di circa 8 mila TEUs del trasporto tramite container. Al riguardo, osserva che se dovesse confermarsi questo trend, in un anno, si avrebbe una diminuzione di circa 100 mila TEUs.

Ritiene quindi urgente conoscere quali iniziative il Governo intenda assumere al fine di liberare, tempestivamente, i binari interessati dal crollo del ponte Morandi, ripristinare i collegamenti ferroviari ancora interrotti, liberare le strade della Valpolcevera attivando una viabilità alternativa nelle aree degli stabilimenti ILVA; ritiene altresì necessario valutare l'opportunità di prevedere una zona economica speciale (ZES) per l'area del porto di Genova.

Alessandro MORELLI, *presidente*, evidenzia che nella seduta odierna il Governo è chiamato a rispondere ai quesiti contenuti nelle interrogazioni a risposta immediata presentate nella giornata di ieri, le quali, in base alla disciplina regolamentare, contengono un solo quesito specifico.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Raffaella PAITA (PD), replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo, precisando altresì che i quesiti formulati nell'ambito dell'illustrazione dell'interrogazione non rappresentano, a suo giudizio, nuovi quesiti, ma sono strettamente connessi al quesito principale rivolto al Governo. Ritiene opportuno che la Commissione Trasporti possa svolgere, tempestivamente, un sopralluogo al fine di verificare la fattibilità di interventi che assicurino una viabilità alternativa per l'area del porto di Genova, per la realizzazione dei quali occorre individuare le risorse finanziarie necessarie.

Giudica le risposte fornite dal Governo, in questa sede, assai deludenti per le legittime aspettative dei cittadini così duramente colpiti dal crollo del ponte Morandi.

**5-00378 Termini: Sicurezza delle linee ferroviarie regionali e dei passaggi a livello.**

Guida TERMINI (M5S) rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Guida TERMINI (M5S), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo che, oltre a fornire utili elementi informativi sul tragico incidente di Pioltello, denota una particolare attenzione al tema della sicurezza delle linee ferroviarie regionali, che ogni giorno sono utilizzate dai lavoratori pendolari; esprime quindi apprezzamento per gli annunciati interventi di ammodernamento dei passaggi a livello.

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

**La seduta termina alle 15.15.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 5 settembre 2018. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Michele Dell'Orco.*

**La seduta comincia alle 15.15.**

**DL 91/2018: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative.**

**C. 1117 Governo, approvato dal Senato.**

(Parere alle Commissioni riunite I e V).

(*Esame e conclusione — Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Ketty FOGLIANI (Lega), *relatrice*, rileva che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere, per i profili di competenza, sul disegno di legge n. 1117, di conver-

sione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 luglio 2018, n. 91, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative, nel testo modificato dal Senato.

Il decreto-legge prevede la proroga di termini stabiliti da disposizioni riguardanti un'ampia pluralità di materie ed è stato oggetto, nel corso dell'esame al Senato, di numerose modifiche ed integrazioni.

La relazione si sofferma sulle norme di specifico interesse della Commissione.

L'articolo 4, comma 1-*bis*, introdotto dal Senato, modifica il termine per la certificazione dell'avvenuta realizzazione degli interventi, relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e città metropolitane, fissandolo al 30 giugno (anziché al 31 marzo come prevede attualmente il comma 1078 della legge di bilancio 2018) successivo all'anno di riferimento.

L'articolo 4, comma 2, differisce dal 31 ottobre 2018 al 31 ottobre 2019 l'entrata in vigore del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2016, n. 206, per l'individuazione dei soggetti autorizzati alla tenuta dei corsi di formazione al salvamento in acque marittime, acque interne e piscine e al rilascio delle abilitazioni all'esercizio dell'attività di assistente bagnante, prorogando contestualmente alla medesima data le autorizzazioni all'esercizio di attività di formazione e concessione per lo svolgimento delle attività di salvamento acquatico, rilasciate entro il 31 dicembre 2011.

L'articolo 4, comma 3, differisce al 1° gennaio 2019 l'applicazione dell'obbligo di titolarità della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 c.c. a iniezione a due tempi.

L'intervento è realizzato attraverso il differimento degli effetti dell'obbligo previsto dall'articolo 39, comma 1, del codice della nautica da diporto, come modificato dall'articolo 29, comma 2, lettera *a*), del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229.

Quest'ultima disposizione ha introdotto, tra l'altro, rispetto al regime giuridico precedentemente vigente, l'obbligo del

conseguimento della patente nautica anche per la conduzione di unità a bordo delle quali è installato un motore di cilindrata superiore a 750 c.c. a iniezione a due tempi.

Precedentemente alla riforma la patente nautica era necessaria, con riferimento alla conduzione di unità con motori di cilindrata superiore 750 c.c., ma inferiore a 1000 c.c., solo per i motori a carburazione a due tempi mentre non era necessaria per i motori ad iniezione.

Il nuovo testo dell'articolo 39, comma 1, aveva infatti prodotto l'effetto di imporre a un significativo numero di titolari di piccole e piccolissime imbarcazioni dotate di motori fuori bordo l'obbligo di conseguire la patente nautica (dovrebbe trattarsi di circa 6000-8000 privati), mettendo in difficoltà anche le aziende che hanno acquistato motori della tipologia sopra indicata proprio al fine di utilizzarli per la locazione di piccole unità (evidentemente per soggetti non titolari di patente nautica).

In ragione di ciò, dei tempi per l'eventuale conseguimento della patente nautica da parte degli interessati, nonché dei costi non preventivati per l'utilizzo sulle proprie unità di motori che non impongano la titolarità di patenti nautiche, il Governo ha aderito all'idea di differire l'operatività di tale obbligo. Nella relazione illustrativa si dà comunque conto del fatto che, a seguito dell'istruttoria condotta dalla competente direzione generale, tale differimento non dovrebbe presentare criticità sotto il profilo della tutela della sicurezza marittima.

L'articolo 4, comma 3-*bis*, introdotto dal Senato, proroga dal 30 settembre 2017 al 2 dicembre 2018 il termine entro il quale le regioni che intendono affidare i servizi di trasporto ferroviario regionale possono pubblicare sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea l'avviso previsto dall'articolo 7, comma 2, del Regolamento n. 1370 del 2007, al fine di evitare la riduzione dei trasferimenti del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale prevista dall'articolo 27, comma 2, del decreto-legge n. 50 del 2017.

La norma modifica, a questo scopo, proprio l'articolo 27, comma 2, lett. *d*) del decreto-legge n. 50 del 2017 che prevedeva originariamente che non fossero soggette alla riduzione (pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le procedure di gara) prevista dall'articolo citato esclusivamente le regioni che, con riguardo ai servizi ferroviari regionali, avessero provveduto alla pubblicazione delle informazioni previste dall'articolo 7, comma 2, del regolamento CE n. 1370 del 2017 entro il 30 settembre 2017. Tali informazioni devono indicare: *a*) nome e indirizzo dell'autorità competente; *b*) tipo di aggiudicazione previsto; *c*) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione; *d*) data d'inizio e durata previste del contratto di servizio pubblico.

L'articolo 4, comma 3-*ter*, introdotto dal Senato, rende meno stringenti le condizioni, per il riconoscimento alle regioni della quota del 20 per cento del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, limitando al solo anno 2017 (anziché, come previsto normativa vigente al quadriennio 2017-2020) l'obbligo di certificare l'avvenuta erogazione a ciascuna provincia e città metropolitana del rispettivo territorio delle risorse per l'esercizio delle funzioni ad esse conferite.

L'articolo 4-*bis*, introdotto nel corso dell'esame al Senato, proroga fino al 2019 il regime transitorio riguardante le modalità di attribuzione dei contributi stanziati per le emittenti radiofoniche locali previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 146 del 2017.

Più nel dettaglio, la disposizione prevede che per le domande di contribuzione presentate nel 2019 dalle emittenti radiofoniche operanti in tecnica analogica e in tecnica digitale si debbano prendere in considerazione il numero medio di dipendenti occupati nell'esercizio precedente, fermo restando che tale requisito dovrà essere posseduto anche all'atto di presentazione della domanda. A tal fine modifica l'ultimo periodo del comma 2 dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica n. 146 del 2017.

L'articolo 4-*bis* interviene quindi sul regime transitorio allineando la durata del regime transitorio al progressivo adeguamento delle emittenti al nuovo standard richiesto per l'accesso ai contributi e prevedendo, per le domande presentate nel 2019, un regime intermedio tra quello ordinario (che prevede che debba essere preso in considerazione il numero medio dei dipendenti occupati nei due esercizi precedenti) e il regime transitorio per gli anni 2017 e 2018 (nei quali è preso in considerazione il numero medio di dipendenti occupati nell'esercizio precedente).

La disposizione in questione allinea inoltre il regime transitorio previsto per le emittenti radiofoniche a quello previsto per le emittenti televisive.

L'articolo 10, comma 1-*bis*, introdotto dal Senato, prevede che ACI-Automobile Club d'Italia e gli Automobile Club ad esso federati si adeguino entro il 31 dicembre 2018, con propri regolamenti, ai principi generali desumibili dal decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, in materia di società a partecipazione pubblica, sulla base delle rispettive specificità e secondo criteri di razionalizzazione e contenimento della spesa pubblica.

L'intervento è finalizzato a garantire il pieno perseguimento delle finalità istituzionali, anche in relazione all'organizzazione del Gran Premio d'Italia di Formula 1 presso l'autodromo di Monza.

L'articolo 13-*bis*, introdotto dal Senato, interviene sulla disciplina transitoria dettata dall'articolo 16 del decreto ministeriale 19 maggio 2017, di recepimento della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014 e relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE.

In particolare la norma differisce gli effetti dell'articolo 13 del medesimo decreto ministeriale, che prevede che i controlli tecnici sui veicoli finalizzati alla revisione degli stessi, eseguiti presso centri di controllo privati, devono essere effettuati da ispettori autorizzati che soddisfano i requisiti minimi di competenza e

formazione, fissati dall'Allegato IV al decreto stesso, dal codice della strada e dal suo Regolamento di attuazione nonché dalle disposizioni attuative del Ministero.

Considerato che tali disposizioni attuative non sono state ancora emanate, l'articolo in esame stabilisce che l'articolo 13 del decreto ministeriale si applichi a decorrere dall'entrata in vigore delle disposizioni attuative ministeriali ivi previste.

Carlo FIDANZA (FdI) ritiene gli interventi testé illustrati dalla relatrice di buon senso e quindi condivisibili. Si limita a segnalare l'esiguità della proroga prevista al comma 3 dell'articolo 4 in materia di obbligo di titolarità della patente nautica, che rischia di avere un impatto notevole sulla platea dei destinatari, assai ampia. Evidenzia, altresì, l'opportunità della proroga prevista all'articolo 4-*bis* in tema di regime transitorio dei contributi per le emittenti radiofoniche locali.

Diego SOZZANI (FI) esprime un orientamento favorevole sulle disposizioni di proroga recate dal provvedimento in esame di interesse della Commissione Trasporti e, in particolare, giudica condivisibile la proroga del regime transitorio dei contributi delle emittenti radiofoniche locali di cui all'articolo 4-*bis*, introdotto dal Senato. Con particolare riferimento alla proroga del termine per l'affidamento dei servizi di trasporto regionale, previsto al comma 3-*bis* dell'articolo 4, chiede al Governo di esprimere una posizione più esplicita in ordine al tema del trasporto pubblico locale.

Davide GARIGLIO (PD) desidera richiamare l'attenzione su taluni aspetti critici

relativi ad alcune disposizioni introdotte al Senato.

In particolare, segnala la necessità che si provveda all'emanazione della normativa secondaria necessaria al fine di consentire l'attuazione della normativa i cui effetti sono differiti dall'articolo 13-*bis* del provvedimento in esame, in materia di controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

Con riferimento al comma 3-*bis* dell'articolo 4, in materia di affidamento di servizi di trasporto pubblico locale, evidenzia come la disposizione in questione ponga in essere un trattamento peggiore per il settore del trasporto pubblico locale su gomma, per il quale non è prevista la medesima deroga ai tagli di cui al decreto-legge n. 50 del 2017, pari al 15 per cento del valore dei contratti di servizio, deroga che invece è introdotta per i servizi di trasporto regionale su ferro.

Più in generale, esprime un orientamento contrario sul provvedimento in esame, preannunciando il voto contrario del suo gruppo.

Ketty FOGLIANI (Lega), *relatrice*, formula una proposta di parere favorevole sul provvedimento in esame (*vedi allegato 5*).

La Commissione approva la proposta di parere della relatrice (*vedi allegato 5*).

**La seduta termina alle 15.35.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.35 alle 16.

## ALLEGATO 1

**5-00374 Maccanti: Elettificazione della tratta ferroviaria Santhia-Biella.**

**5-00377 Fidanza: Elettificazione della tratta ferroviaria Santhia-Biella.**

**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente al *question time* n. 5-00374 degli Onorevoli Maccanti e Patelli e al *question time* n. 5-00377 dell'Onorevole Fidanza e altri in quanto trattano di analogo argomento.

Circa l'elettificazione della linea ferroviaria Biella-Santhià e l'operatività del Contratto di Programma 2017-2021 MIT-MEF-RFI, confermo che il finanziamento dell'intervento è inserito nel programma d'investimento *Upgrading* infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest presente nel citato Contratto di Programma e approvato dal CIPE con delibera n. 66 del 7 agosto 2017.

Il finanziamento totale è di 24 milioni di euro a valere sulle risorse finanziarie del 2017, e di questi 11,5 milioni sono destinati proprio all'elettificazione della linea Biella-Santhià.

In particolare, il programma complessivo di *Upgrading* – dal costo di circa 1,3 miliardi di euro e finanziamenti pari a 120 milioni – prevede il potenziamento tecnologico e infrastrutturale di diverse linee interessate dal traffico regionale, con il rinnovo del sistema di distanziamento dei treni e la realizzazione di nuovi apparati di supervisione e regolazione della circolazione.

Questi interventi sono prioritariamente legati agli accordi quadro per la capacità sottoscritti tra RFI e le diverse regioni. Nella prima fase si prevede di avviare interventi sulle linee di interesse della regione Piemonte, tra cui l'elettificazione in argomento, nonché il potenziamento delle sedi di incrocio di alcune linee a semplice binario.

Come correttamente evidenziato, il Contratto di Programma 2017-2021 deve essere sottoposto alle competenti Commissioni parlamentari prima della stipula e dell'approvazione definitiva che sancirà l'effettiva operabilità delle risorse.

Proprio oggi abbiamo trasmesso il Contratto di programma 2017-2021 in Parlamento; nell'atto aggiuntivo al Contratto di programma RFI saranno allocate ulteriori risorse da destinare a investimenti sulla sicurezza della circolazione ferroviaria. In ogni caso siamo pronti a recepire le eventuali indicazioni che le Commissioni parlamentari indicheranno per incrementare la sicurezza e migliorare la qualità infrastrutturale trasportistica, anche in Lombardia e in ragione di quanto segnalato dagli onorevoli interroganti.

## ALLEGATO 2

**5-00375 Baldelli: Sanzioni in caso di mancata compensazione economica dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito alla tutela dei passeggeri del settore marittimo, e alla possibilità di chiedere una compensazione economica in caso di ritardo del vettore, ricordo che con delibera n. 86 del 15 ottobre 2015 l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) ha adottato specifico regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento europeo n. 1177/2010.

Infatti, i passeggeri che abbiano già presentato reclamo al vettore o all'operatore del terminale, trascorsi sessanta giorni dalla presentazione, potranno inoltrare reclamo alla stessa ART per segnalare le violazioni degli obblighi di cui al predetto Regolamento europeo.

Tuttavia, come evidenziato nel Rapporto Annuale 2018 dell'ART, nel corso dell'esame di reclami inviati alla stessa Autorità ai sensi dei decreti legislativi di attuazione dei regolamenti europei a tutela dei passeggeri del trasporto ferroviario (decreto legislativo n. 70 del 2014), del trasporto effettuato con autobus (decreto legislativo n. 169 del 2014) e di coloro che viaggiano via mare e per vie navigabili interne (decreto legislativo n. 129 del 2015), sono emerse fattispecie per le quali a fronte di diritti garantiti dai Regolamenti non figurano specifiche norme sanzionatorie. Altresì, si rileva che non di rado alcuni attori, a cui i Regolamenti riservano obblighi e doveri nei confronti degli utenti, non compaiono, nei decreti legislativi di esecuzione, come destinatari della disciplina sanzionatoria. Tale criticità genera riflessi negativi in special modo quando, in

fase di contestazione della violazione dell'obbligo regolamentare, detti soggetti vengono individuati quali responsabili di presunte violazioni.

Tra tali lacune figura quella evidenziata nell'atto in discussione, ossia la carenza, a fronte del diritto sancito per i passeggeri dall'articolo 19 del Regolamento europeo sul diritto a compensazione economica connessa al prezzo del biglietto in caso di ritardo all'arrivo, della relativa conseguenza sanzionatoria nel decreto legislativo n. 129 del 2015.

Al riguardo, il Ministero della giustizia, interessato in merito, ha già espresso condivisione in ordine alla necessità di adeguare il testo del citato decreto legislativo n. 129 del 2015 con una disposizione sanzionatoria che riguardi specificamente la violazione dell'articolo 19 del Regolamento europeo. A tal fine, attraverso un confronto con tutte le Amministrazioni interessate, potrà essere individuato il veicolo normativo con il quale introdurre l'auspicata disposizione sanzionatoria.

Per completezza di informazione, evidenzio che nell'ambito delle Convenzioni che regolano i servizi di collegamento marittimo di continuità territoriale con la Sardegna, la Sicilia e le sue isole minori, il MIT ha previsto un sistema di penalità a carico delle compagnie esercenti per ritardo all'arrivo delle navi a titolo di inadempimento contrattuale; dette penalità contribuiscono a ridurre la sovvenzione erogata o confluiscono in conto entrate dello Stato.

Resta ferma comunque la possibilità, per ciascun passeggero che subisca un ritardo all'arrivo, di richiedere al vettore la compensazione economica prevista dal citato Regolamento UE e, nel caso della Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., anche dalla Carta dei Servizi della società.

## ALLEGATO 3

**5-00376 Pizzetti: Capacità operative e produttive del Porto di Genova dopo il crollo del « Ponte Morandi ».****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In questi giorni il Ministro Toninelli ha più volte riferito nelle sedi parlamentari sul crollo del ponte Morandi, analizzando la situazione attuale e prospettando possibili soluzioni alle conseguenze negative dell'evento per la città di Genova e la Liguria tutta.

Ribadisco che è necessario un grande sforzo di unità di tutte le forze politiche, senza distinzioni di appartenenza, del Governo centrale, della regione Liguria, del comune di Genova, dei soggetti pubblici e privati a qualunque titolo coinvolti.

In particolare per il porto di Genova, stiamo lavorando d'intesa con la locale capitaneria e con l'autorità di sistema portuale. La funzionalità dell'infrastruttura verrà molto presto garantita al 100 per cento attraverso un progetto integrato di mobilità alternativa all'utilizzo del ponte Morandi.

Dai giorni immediatamente conseguenti all'evento del crollo, le istituzioni locali, coordinate dal Commissario Straordinario, e i rappresentanti delle imprese appartenenti al cluster marittimo-portuale genovese, hanno avviato una serie di azioni finalizzate a fronteggiare l'emergenza con l'obiettivo di salvaguardare le attività produttive, l'economia e l'occupazione.

Per quanto attiene agli interventi di sostegno alle attività portuali, il piano predisposto in ottemperanza all'ordinanza n. 539 del 20 agosto della Presidenza del Consiglio dei ministri risponde, in primo luogo, all'esigenza di garantire una viabilità alternativa tra il casello di Genova Ovest e la zona a ponente della città.

Il coordinamento con il comune di Genova e la disponibilità di una nuova

arteria all'interno delle aree Ilva hanno permesso di delineare una serie di interventi emergenziali per la realizzazione di una viabilità dedicata alle attività portuali tra il casello di Genova aeroporto e il bacino portuale di Sampierdarena. La nuova infrastruttura, attraverso opportuni interventi anche in area portuale, permetterà di alleggerire la complessiva mobilità est-ovest e di garantire un percorso « dedicato » ai flussi di merce di origine/destinazione portuale sulla direttrice.

In primo luogo, si prevede di realizzare un nuovo accesso stradale di ponente che consenta di raggiungere il bacino di Sampierdarena attraverso il casello autostradale di Genova aeroporto. Tale nuovo accesso si innesta sulle attuali infrastrutture viarie interne al bacino che devono essere necessariamente adeguate. Sono stati inoltre inseriti importanti interventi ferroviari e di viabilità già previsti nella programmazione ordinaria dell'ente portuale.

Nelle fasi successive si prevede di consolidare la nuova organizzazione viabilistica con una serie di interventi finalizzati a rendere pienamente operativo il nuovo « varco di ponente » in corrispondenza della sponda destra del torrente Polcevera.

L'obiettivo principale è quello di intervenire tempestivamente affinché il porto di Genova e l'importante rete di imprese ad esso afferenti possa mantenere i livelli di traffico raggiunti fin ad ora e confermarlo come porta di accesso al sistema logistico del Nord Ovest.

Dal punto di vista ferroviario il MIT si farà parte attiva per dare esecuzione agli interventi di collegamento tra il porto e la

rete nazionale oggetto del protocollo di intesa recentemente sottoscritto con RFI e l'Autorità di Sistema Portuale per regolare i rapporti tra le parti relativamente all'*upgrade* del sistema ferroviario a supporto del porto storico di Genova.

Segnalo anche che proprio ieri è stata approvata una Risoluzione con la quale il Governo si impegna, tra l'altro, ad aiutare le imprese operanti nell'area del crollo a riprendere i cicli produttivi, prevedendo forme di agevolazione fiscale o incentivi di altro tipo. Inoltre si impegna e a riattivare

pienamente, in sinergia con le autorità locali competenti e anche al fine di mantenere i livelli occupazionali, i flussi economici e imprenditoriali collegati al porto di Genova.

Genova deve ripartire, e sicuramente il porto rappresenta un volano dell'economia della città e di ciò il Governo è ben consapevole ed è già al lavoro per individuare misure rapide, efficaci e condivise, proprio per scongiurare il rischio di un indebolimento delle capacità operative e produttive del porto.

## ALLEGATO 4

**5-00378 Termini: Sicurezza delle linee ferroviarie regionali e dei passaggi a livello.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Per garantire il funzionamento sicuro dell'infrastruttura ferroviaria, il gestore RFI riferisce di aver organizzato le attività di manutenzione attraverso un insieme di regole e procedure operative che assicurano i necessari standard di sicurezza per rendere disponibile, ai migliori livelli di affidabilità, la stessa infrastruttura.

Per il mantenimento delle condizioni di efficienza e sicurezza, lo stato dell'infrastruttura è sistematicamente monitorato attraverso attività di verifica diretta del personale e con l'utilizzo della diagnostica fissa e mobile. In particolare, RFI assicura la vigilanza delle linee, dei punti singolari, dei ponti, delle gallerie e delle altre opere d'arte, con visite ordinarie e straordinarie.

In particolare, i circa 1733 km di linea ferroviaria ricadenti nella giurisdizione della Regione Lombardia sono gestiti territorialmente con un organico di circa 2900 risorse dedicate alla gestione della circolazione, manutenzione e gestione appalti.

Nel biennio 2016/2017 sono stati effettuati interventi di manutenzione straordinaria per oltre 671 milioni di euro, di cui 244 nel settore armamento; per l'anno 2018 si prevedono interventi confrontabili all'anno 2017, pari a circa 354 milioni di euro per la manutenzione straordinaria e a circa 130 milioni per l'armamento.

Con particolare riferimento alla significativa domanda di trasporto nella regione Lombardia, sono previsti diversi investimenti nell'arco del piano industriale, per i quali si deposita agli atti tabella riepilogativa (*vedi Allegato 1*).

Circa, poi, gli impianti di passaggio a livello (PL), ricordo che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) svolge, sul sistema ferroviario nazionale comprese le linee regionali elencate nell'allegato A del decreto ministeriale 5 ago-

sto 2016, compiti normativi, autorizzativi e di controllo. In particolare l'ANSF è incaricata di impartire – ai gestori delle infrastrutture e alle imprese ferroviarie – direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza, nonché in ordine agli accorgimenti e alle procedure necessarie e utili al perseguimento della sicurezza ferroviaria.

Nell'ambito dei propri compiti istituzionali l'Agenzia predispone annualmente il rapporto sulla sicurezza ferroviaria che viene inviato all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) e al Governo nazionale; i dati desumibili dal rapporto annuale evidenziano, dal 2005 ad oggi, *trend* di incidentalità complessivi e specifici in riduzione e, come rilevato anche dagli Onorevoli interroganti, caratterizzati da valori tra i più bassi in ambito UE.

In tale contesto e nell'ottica del progressivo miglioramento della sicurezza ferroviaria, l'ANSF, anche sulla scorta delle risultanze della propria attività di supervisione, ha inviato una raccomandazione a tutti gli operatori ferroviari, chiedendo di mettere in atto le azioni necessarie a garantire un efficace presidio dei processi manutentivi di competenza, prevedendo anche specifiche attività di audit sui fornitori esterni di servizi di manutenzione.

In particolare, a seguito dell'incidente di Pioltello, l'Agenzia ha impartito ulteriori disposizioni nei confronti di RFI, chiedendo di porre in essere azioni immediate a breve e a lungo termine finalizzate ad un riesame complessivo dei processi interni per garantire un efficace presidio dei processi manutentivi di competenza.

In considerazione della criticità dei PL, che nel 2017 hanno causato circa il 12 per cento degli incidenti ferroviari significativi e il 10 per cento delle vittime, sono in corso due principali attività da parte di RFI: la

riduzione del numero, ovvero soppressione, dei PL e l'innalzamento delle dotazioni tecnologiche dei PL rimasti in esercizio.

Grazie ai finanziamenti statali, sulla rete RFI l'attività di soppressione dei PL ha portato ad una diminuzione di quasi il 55 per cento degli impianti negli ultimi 27 anni (1990-2017). Al 31 dicembre 2017 restano 4518 unità delle iniziali 9992. Mediamente negli ultimi dieci anni è stato soppresso ogni anno circa il 2 per cento della consistenza iniziale, corrispondente a circa 200 impianti.

Nel programma di innalzamento dei livelli tecnologici che abbraccia le differenti tipologie dei passaggi a livello, l'Agenzia segnala in particolare l'attrezzaggio dei PL a barriere complete con sistemi di rilevazione di ingombro all'interno delle barriere, sistema quest'ultimo che ha lo scopo di

rilevare la presenza di veicoli all'interno dell'area delimitata dalla barriere chiuse, che è stato installato su 99 passaggi a livello e se ne prevede la realizzazione su circa 100 passaggi a livello all'anno.

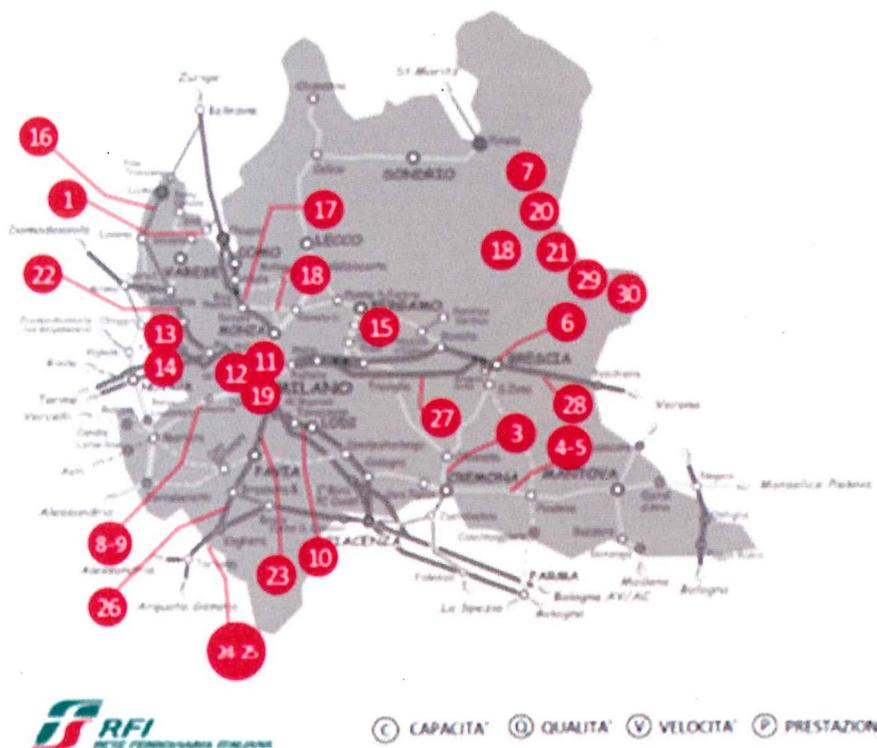
Infine, RFI ha previsto la trasformazione in PL a barriere complete di 15 passaggi a livello a semibarriere all'anno.

E infatti oggi gli uffici del MIT hanno provveduto all'inoltro dello schema di Contratto di programma alle Commissioni parlamentari per il prescritto parere. Nell'atto aggiuntivo a tale Contratto saranno allocate ulteriori risorse da destinare a investimenti sulla sicurezza della circolazione ferroviaria e siamo pronti a recepire ogni eventuale indicazione da parte delle Commissioni per incrementare la sicurezza e migliorare la qualità infrastrutturale trasportistica.

ALLEGATO 1

(alla risposta all'atto 5-00378)

## Principali investimenti in Lombardia



milioni

n°	Descrizione intervento	Costo	Risorse		Fabbisogni		Benefici	Contab. Stato	
			(comprese FSC 2014-2020)						
			al 2017	2018	finire		al 2017		
1	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	261	261				C	251	△
2	Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello	70	70				C	2	
3	Raddoppio Cremona-Olmeneta	50	1		49		C		
4	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1ª fase	340	340				C	1	
5	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova completamento	560	0		560		C		
6	Adeguamento nodo di Brescia e potenziamento collegamento Brescia-S.Zeno-Ghedi	250	10		240		C+Q		
7	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	1.295	120	23	1.152		Q+V	51	△
8	Raddoppio Milano-Mortara: 1ª fase	225	225				Q	197	△
9	Raddoppio Milano-Mortara: completamento	467	0	5	462		C		
10	Quadruplicamento Tavazzano-Lodi	160	3		157		C		
11	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	1.267	622	30	615		C+Q	104	△
12	Nuovo terminale Milano smistamento (Interventi RFI)	22	22				Q	1	△
13	Potenziamento collegamenti ferroviari da nord con aeroporto Malpensa	1.200	0		1.200		Q		
14	Potenziamento collegamenti ferroviari da sud con aeroporto Malpensa	173	4		169		Q		
15	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	110	8		102		Q		
16	Accesso al Gottardo Raddoppio Laveno-Luino	1.270	1		1.269		P+C	1	△
17	Accesso al Gottardo Quadruplicamento Chiasso-Monza	1.412	4		1.409		C	3	
18	Potenziamento Seregno-Bergamo	1.000	83		917		P+C	13	
19	Gronda merci sud di Milano	1.200	0		1.200		C+P		
20	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1ª fase	534	519		15		P	170	△
21	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)	1.036	112	147	776		Q	21	△
22	Potenziamento linea Gallarate-Rho	728	23		705		C+Q	17	
23	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	900	15		885		Q+C	4	
24	Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie	100	100				C+Q		
25	Quadruplicamento Tortona-Voghera	500	6		494		C+Q	6	
26	Velocizzazione linea Milano-Genova	156	100		56		V		
27	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	2.050	2.050				C+V	1.792	△
28	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona	3.430	2.875		555		C+V	12	
29	Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Mediterraneo 1ª fase	104	104				P	25	△
30	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice trasversale (corridoio TEN-T Mediterraneo)	1.260	841	31	388		Q	583	△
<b>TOTALE REGIONE LOMBARDIA</b>		<b>22.128</b>	<b>8.517</b>	<b>237</b>	<b>13.375</b>			<b>3.253</b>	

## ALLEGATO 5

**DL 91/2018: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative. C.  
1117 Governo, approvato dal Senato.****PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 luglio 2018, n. 91, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative (C. 1117 Governo, approvato dal Senato);

valutata favorevolmente la disposizione dell'articolo 4, comma 3, che differisce al 1° gennaio 2019 l'applicazione dell'obbligo di titolarità della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi, introdotto dall'articolo 39, comma 1, del codice della nautica da diporto, come modificato dal decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, obbligo che, data l'assenza di una disciplina transitoria, aveva messo in difficoltà numerosissimi titolari di piccole imbarcazioni dotate di motori fuori bordo;

sottolineato che l'articolo 4, comma 3-*bis*, proroga dal 30 settembre 2017 al 2 dicembre 2018 il termine entro il quale le regioni che intendono affidare i servizi di trasporto ferroviario regionale possono

pubblicare sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea l'avviso previsto dall'articolo 7, comma 2, del Regolamento n. 1370 del 2007, al fine di evitare la riduzione dei trasferimenti del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale;

espresso apprezzamento per l'articolo 4, comma 3-*ter*, che limita all'anno 2017 l'obbligo delle regioni di certificare l'avvenuta erogazione a ciascuna provincia e città metropolitana del rispettivo territorio delle risorse per l'esercizio delle funzioni ad esse conferite al fine di ottenere il riconoscimento della quota del 20 per cento del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale;

messo in evidenza che l'articolo 4-*bis* proroga fino al 2019 il regime transitorio riguardante le modalità di attribuzione dei contributi stanziati per le emittenti radiofoniche locali previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 146 del 2017,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE**