

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-00118 Tino Iannuzzi: Interruzione del servizio ferroviario lungo la linea Sicignano degli Alburni-Lagonegro ed eventuali progetti di ripristino.	
5-00478 Bergamini: Opportunità di una tempestiva riattivazione della linea ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro	167
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	172
5-00295 Manzi: Gravi disagi per i cittadini della regione Marche derivanti dalla soppressione e riclassificazione di treni a media e lunga percorrenza	168
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	174
5-00427 Velo: Necessità di uniformare la disciplina degli impianti a fune, con particolare riguardo alla durata della vita tecnica degli impianti stessi	169
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	176
5-00475 D'Uva: Servizio di collegamento marittimo veloce nell'area dello Stretto di Messina.	
5-00476 Vecchio: Servizio di collegamento marittimo veloce nell'area dello Stretto di Messina	169
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	178

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti di FILT-CIGL, FIT-CISL, ULTRASPORTI, UGLTRASPORTI e CISALTRASPORTI (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	170
---	-----

INTERROGAZIONI

Giovedì 11 luglio 2013. — Presidenza del vicepresidente Deborah BERGAMINI, indi del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 9.

5-00118 Tino Iannuzzi: Interruzione del servizio ferroviario lungo la linea Sicignano degli Alburni-Lagonegro ed eventuali progetti di ripristino.

5-00478 Bergamini: Opportunità di una tempestiva riattivazione della linea ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

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

Tino IANNUZZI (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la rispo-

sta, di cui prende atto, ribadisce l'essenzialità della tratta ferroviaria Sicignano-Lagonegro oggetto dell'interrogazione, interrotta dal 1987 ma mai dismessa, che insiste su un bacino di 22 comuni con 9 mila abitanti e con una potenziale capienza assai più elevata, pari a circa 100.000 persone, dal momento che il sito, ospitando il parco nazionale del Cilento, presenta notevole rilievo turistico e storico-paesaggistico. Pur comprendendo le limitazioni conseguenti all'esiguità delle risorse finanziarie disponibili, ritiene che gli studi eseguiti in precedenza comportino un impiego di risorse a suo giudizio troppo elevato, pari a circa 400 milioni di euro, e ingiustificato e auspica che il nuovo studio di fattibilità avviato da RFI nel maggio scorso sia rapidamente definito e consegnato entro il prossimo mese di settembre, come ha oggi indicato il Sottosegretario, senza ritardi. Auspica inoltre che il citato studio venga realizzato nell'ottica del contenimento dei costi, per pervenire alla realizzazione di una tratta imprescindibile per la mobilità di quel territorio, garantita, in alternativa, dalla sola autostrada Salerno-Reggio Calabria, al fine di sviluppare il trasporto ferroviario con tanti importanti e positivi effetti, sia dal punto di vista ambientale che da quello sociale e dell'intero sistema della mobilità. Giudica pertanto necessario recuperare ed attivare i 15 milioni di euro, già stanziati con la legge n. 376 del 2003 e far sì che nel progetto di ripristino delle tratte intervengano, con risorse proprie, la provincia di Salerno e la regione Campania, proprio in ragione della rilevanza dell'opera. Fa presente che continuerà a svolgere un'azione di monitoraggio su tale opera e di pungolo sul Governo e su RFI affinché sia presto consegnato il nuovo studio di fattibilità, che è certo possa fissare un costo più ridotto e realisticamente contenuto, per riattivare, dopo tanti e troppi rinvii e ritardi, una linea essenziale nell'interesse generale della comunità.

Deborah BERGAMINI (PdL), replicando, associandosi alle considerazioni svolte dal collega che l'ha preceduta, os-

serva che si tratta di una questione aperta da molto tempo, che ha visto il succedersi di diversi studi di fattibilità, e che dovrebbe pervenire ad una conclusione positiva, anche in relazione al numero di utenti interessati e dal possibile sviluppo turistico del territorio. Ritiene, infatti, fondamentale che venga offerto un reale sostegno al turismo, che costituisce una forte vocazione per il Paese, anche per superare la crisi che questo sta attraversando. Giudica che la scelta operata dalla società Ferrovie dello Stato di potenziare i treni ad alta velocità a scapito degli altri rischia di mettere in difficoltà proprio il settore che invece andrebbe più sostenuto. Pur comprendendo l'esiguità del perimetro economico in cui è possibile ragionare, ritiene in ogni caso che le risorse vadano destinate ad interventi capaci di generare sviluppo e auspica che lo studio di fattibilità in corso di elaborazione possa finalmente fornire una risposta efficace per il ripristino di un'opera che si attende da molti anni e su cui è alta l'attenzione del Parlamento, e la propria in particolare, come dimostra la presentazione di analoghi atti di sindacato ispettivo anche nella precedente legislatura.

La seduta, sospesa alle 9.20, è ripresa alle 9.25.

5-00295 Manzi: Gravi disagi per i cittadini della regione Marche derivanti dalla soppressione e ri-classificazione di treni a media e lunga percorrenza.

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

Irene MANZI (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario, che comprende senz'altro le difficoltà che hanno i pendolari nell'usufruire dei servizi pubblici ferroviari, fa presente che l'atto ispettivo nasce da una sollecitazione dell'assessore

ai trasporti della regione Marche, Luigi Viventi, che sta seguendo con forte attenzione la questione dei collegamenti ferroviari al servizio della regione Marche, sulla quale c'è una forte attesa da parte dell'utenza. Rileva, quindi, che l'intento dell'interrogazione è quello di sensibilizzare il Governo su una questione assai importante per i territori, al fine di garantire un servizio efficace su tratte non sostenibili economicamente per Trenitalia, ma di grande rilievo per la mobilità dei territori interessati. In particolare, auspica che il collegamento Roma-Ancona, come anche sollecitato dall'assessore ai trasporti, possa essere inserito nel contratto di servizio. In ordine al collegamento Roma-Falconara-Ravenna, nel prendere atto delle rassicurazioni fornite dal rappresentante del Governo, auspica che quest'ultimo possa porre una forte attenzione anche in futuro, al fine di garantire un servizio importante e fortemente richiesto dai cittadini della regione.

5-00427 Velo: Necessità di uniformare la disciplina degli impianti a fune, con particolare riguardo alla durata della vita tecnica degli impianti stessi.

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

Silvia VELO (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta assai tecnica e articolata, auspica, anche a nome della collega Bini, cofirmataria dell'atto, che il tavolo costituito presso il ministero possa completare il proprio lavoro in tempi rapidi e approvare uno strumento regolamentare che consenta di superare l'*empasse* evidenziata nell'interrogazione prima dello spirare della proroga dei termini di scadenza degli impianti a fune di cui al decreto ministeriale 2 gennaio 1985, costruiti in data antecedente all'entrata in vigore della direttiva comunitaria o esclusi dall'ambito di applica-

zione della direttiva 2000/9/CE. Quanto a tali impianti, osserva che non emerge dalla risposta del rappresentante del Governo se questi sottostanno alla normativa previgente, che prevedeva una sostituzione integrale dell'impianto dopo un certo numero di anni, ovvero rientrano anch'essi nel campo di applicazione della nuova disciplina, che prevede l'effettuazione di revisioni puntuali periodiche, che, a suo giudizio, garantiscono meglio le condizioni di sicurezza degli impianti medesimi. Nel fare presente di aver presentato insieme ad altri colleghi del proprio gruppo, un emendamento al decreto-legge n. 69 del 2013 in cui si chiede una proroga dei termini di scadenza per gli impianti costruiti in una data antecedente all'entrata in vigore della direttiva, si riserva di presentare ulteriori atti di sindacato ispettivo per monitorare la questione al fine di pervenire ad una sua efficace risoluzione.

5-00475 D'Uva: Servizio di collegamento marittimo veloce nell'area dello Stretto di Messina.

5-00476 Vecchio: Servizio di collegamento marittimo veloce nell'area dello Stretto di Messina.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Francesco D'UVA (M5S), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta assai chiara ed esplicita, di cui si ritiene tuttavia insoddisfatto, sia da parlamentare che da cittadino, soprattutto per la dichiarata riduzione del servizio di collegamento marittimo nell'area dello Stretto. Nel fare

presente che si registrano numerosi disagi per tali collegamenti nell'area dello Stretto, osserva che non si è riusciti a pervenire in via ordinaria ad una situazione stabile, ma si è dovuto intervenire in una situazione di emergenza e per un periodo limitato. Rileva, infatti, che il problema, che è stato parzialmente risolto per un arco temporale di tre anni, si ripresenterà allo scadere di tale periodo, con gravi conseguenze sia per la mobilità, che dovrebbe essere costituzionalmente garantita, sia per le gravi conseguenti ricadute occupazionali. Nel sottolineare che il collegamento nell'area dello Stretto è garantito solo attraverso il mare, osserva che si dovrebbe pervenire ad una situazione stabile, così come avviene per il resto della penisola, in cui i collegamenti sono su strada e quindi in ogni caso garantiti.

Andrea VECCHIO (SCpI), replicando, nel comprendere il delicato ruolo del Governo, che è sottoposto a continue tensioni e che deve riuscire a risolvere importanti questioni con risorse assai limitate, rileva che le aree collegate dallo Stretto di Messina costituiscono un'unica area metropolitana di grande rilievo e che il collegamento è necessario a migliaia di pendolari che ogni giorno sono costretti ad attraversare lo Stretto per motivi di lavoro o di studio. Nel ricordare che è in corso un'indagine da parte dell'Autorità antitrust sull'ipotesi di monopolio nella gestione del servizio di collegamento nello Stretto, che spera sia conclusa tempestivamente, auspica che il Governo possa pervenire alla soluzione definitiva della questione oggetto della propria interrogazione, anche attraverso un'adeguata programmazione degli interventi che consenta un efficace impiego delle risorse.

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

La seduta termina alle 9.50.

INDAGINE CONOSCITIVA

Giovedì 11 luglio 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 13.35.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti di FILT-CIGL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGLTRASPORTI e CISALTRASPORTI.

(Svolgimento e conclusione).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Alessandro ROCCHI, *Segretario nazionale di FILT-CGIL*, Antonio PIRAS, *Responsabile dipartimento mobilità TPL di FIT-CISL*, Salvatore OTTONELLI, *Segretario nazionale mobilità di UILTRASPORTI*, Fabio MILLOCH, *Segretario generale trasporti di UGLTRASPORTI* e Andrea GATTO, *Segretario generale di CISALTRASPORTI*, svolgono una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono, quindi, il presidente Michele Pompeo META e i deputati Ivan CATALANO (M5S), Paolo GANDOLFI (PD), Michele MOGNATO (PD), Vincenzo GAROFALO (PdL) e Diego CRIVELLARI (PD).

Antonio PIRAS, *Responsabile dipartimento mobilità TPL di FIT-CISL*, Alessandro ROCCHI, *Segretario nazionale di FILT-CGIL*, Salvatore OTTONELLI, *Segretario*

nazionale mobilità di UILTRASPORTI, Andrea GATTO, Segretario generale di CISALTRASPORTI e Fabio MILLOCH, Segretario generale trasporti di UGLTRASPORTI, rispondono ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META, presidente, ringrazia i rappresentanti di FILT-CIGL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGLTRA-

SPORTI e CISALTRASPORTI per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.50.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

ALLEGATO 1

5-00118 Tino Iannuzzi: Interruzione del servizio ferroviario lungo la linea Sicignano degli Alburni-Lagonegro ed eventuali progetti di ripristino.

5-00478 Bergamini: Opportunità di una tempestiva riattivazione della linea ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro.

TESTO DELLA RISPOSTA

Rispondo congiuntamente agli atti di sindacato ispettivo n. 5-00118 del deputato Iannuzzi e n. 5-00478 del deputato Bergamini, in quanto vertono su analogo argomento.

Gli Onorevoli Interroganti sono a conoscenza del fatto che nel marzo 1987, in occasione dell'interruzione all'esercizio della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto, effettuata per consentire la realizzazione degli interventi di elettrificazione e di adeguamento della sagoma di libero transito, fu contemporaneamente interrotto il servizio ferroviario anche sulla linea diramata « Sicignano degli Alburni-Lagonegro », con introduzione di autoservizi sostitutivi su gomma.

All'atto del ripristino dell'esercizio ferroviario sull'asse principale Battipaglia-Potenza, come riferisce la società Ferrovie dello Stato, non fu possibile riaprire all'esercizio la linea in questione, poiché mancavano i necessari livelli di sicurezza sulla stabilità e protezione della sede: in particolare erano presenti evidenti fenomeni di dissesto in alcune gallerie.

Nel 1999, a seguito di specifica richiesta dell'allora Ministero dei trasporti e della navigazione, la Società Ferrovie dello Stato elaborava uno studio volto ad individuare gli interventi necessari per il ripristino della linea « Sicignano degli Alburni-Lagonegro », al fine di quantificarne l'onere economico e le conseguenze che ne sarebbero scaturite sul piano finanziario per la stessa società Ferrovie dello Stato.

Tale studio evidenziava diverse criticità, tra le quali un modesto volume di traffico acquisibile dalla modalità ferroviaria, la necessità di un servizio integrato treno + bus per collegare alle stazioni i diversi centri abitati non situati in prossimità delle linee ferroviarie, nonché risultati economico-finanziari fortemente negativi.

In tale quadro, Rete ferroviaria italiana (RFI), già nel 2002, provvedeva a comunicare all'Assessore ai trasporti e viabilità della Regione Campania lo scarso interesse per la riattivazione dell'esercizio ferroviario sulla linea in questione.

Successivamente, l'articolo 1, comma 1, lettera b), della legge n. 376 del 2003 autorizzava, per il ripristino della tratta in esame, la spesa di 5 milioni di euro, per ciascuno degli anni 2003, 2004 e 2005 (complessivi 15 milioni di euro).

Nel maggio 2005 RFI, nel ravvisare l'insufficienza delle risorse per la completa realizzazione degli interventi, evidenziava la necessità di valutare più compiutamente il costo dell'intervento.

Al riguardo, la Provincia di Salerno, con delibera n. 869 del 10 ottobre 2005, provvedeva ad approvare il programma di investimenti triennale 2006-2008, con un impegno di 25 milioni di euro per il ripristino della tratta Sicignano-Lagonegro.

Inoltre, la stessa Provincia, in data 20 dicembre 2005, nel riaffermare il proprio interesse alla realizzazione del suddetto collegamento ferroviario, si impegnava a

produrre, entro il febbraio 2006, uno Studio di fattibilità per definire i costi di ripristino e di gestione della tratta.

Sempre nel dicembre 2005, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI hanno siglato un Accordo Procedimentale volto ad evitare i termini di perenzione del contributo statale di cui alla citata legge n. 376 del 2003; con detto accordo veniva stabilito che entro il 2006 RFI avrebbe esaminato il suddetto Studio di fattibilità e, in relazione all'entità del cofinanziamento da parte delle Regioni e degli Enti locali interessati, avrebbe inserito l'intervento di ripristino della linea nell'aggiornamento 2006 del Piano di priorità degli investimenti evidenziando costi, risorse disponibili e fabbisogno finanziario.

Secondo i meccanismi previsti nel Contratto di Programma 2001-2005, il Piano di priorità sarebbe stato sottoposto ai Ministeri competenti (MIT e MEF) per valutazioni circa l'inserimento dell'intervento negli Addenda al Contratto.

Tuttavia, lo studio della Provincia non è stato pubblicato e, conseguentemente, le risorse di cui alla legge n. 376 del 2003 non sono state attivate.

Anche il Contratto di Programma 2007-2011 – parte Investimenti – ed i successivi aggiornamenti non hanno mai previsto azioni o risorse finanziarie per il ripristino della linea o parte di essa.

Nel 2007, la Regione Campania ha sviluppato uno studio di fattibilità e ha valutato gli oneri degli interventi di ripristino e messa in sicurezza della linea, stimando un fabbisogno di risorse al minimo pari a 360-400 milioni di euro.

Informo, da ultimo, che nello scorso mese di maggio RFI ha avviato un nuovo studio di fattibilità, che sarà completato entro il prossimo mese di ottobre; tale studio dovrà tenere conto delle condizioni normative e tecnologiche previste dall'attuale nuovo contesto normativo dell'esercizio ferroviario, in particolare dell'applicazione degli standard di interoperabilità e delle norme per la sicurezza delle gallerie ferroviarie.

Assicuro che il Governo seguirà con rinnovato impegno l'evolversi della questione, al fine di individuare possibili soluzioni volte a superare le numerose criticità connesse al ripristino del servizio ferroviario lungo la linea Sicignano degli Alburni-Lagonegro.

ALLEGATO 2

5-00295 Manzi: Gravi disagi per i cittadini della regione Marche derivanti dalla soppressione e riclassificazione di treni a media e lunga percorrenza.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto attiene ai tagli ed alle sostituzioni degli Eurostar (oggi denominati Frece), avvenuti sulla relazione Ancona Roma e viceversa ed a cui fanno esplicito riferimento gli Interroganti, devo precisare che questi collegamenti (3 coppie giornaliere), effettuati sino a dicembre 2011, presentavano da tempo un rapporto costi/ricavi negativo, a causa di una forte diminuzione della frequentazione, con perdite rilevanti per il gestore ferroviario.

Pertanto, al fine di mantenere attivo il servizio sulla suddetta relazione, a seguito d'intesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con Trenitalia, con l'orario del dicembre 2011 si è provveduto, mantenendo sostanzialmente invariati i tempi di percorrenza, a trasformare due coppie di Eurostar in Intercity, inserendole nel Contratto di Servizio con lo Stato.

Per i treni oggetto del Contratto, economicamente non sostenibili da parte di Trenitalia, i Ministeri contraenti (MIT-MEF), nell'ambito delle risorse di cui dispongono, erogano corrispettivi in coerenza con quanto stabilito nel Piano economico-finanziario inserito anch'esso nel Contratto stesso.

In merito alla soppressione della terza coppia, gli Eurostar 9334 (con partenza da Roma alle 19.32 e arrivo ad Ancona alle 22.50) e 9327 (con partenza da Ancona alle 11.13 e arrivo a Roma alle 14.28), disposta da Ferrovie dello Stato a causa delle maggiori perdite dovute a minori frequentazioni e per la mancanza di ulteriori risorse necessarie al loro funzionamento, evidenzio che il MIT, sollecitato

anche dalle innumerevoli richieste giunte dall'utenza, ha cercato di individuare possibili soluzioni a favore dell'utenza.

Peraltro, nonostante i tentativi esperiti dal Ministero, l'unica ipotesi percorribile è risultata quella di prevedere una connessione a Foligno con l'IC 546, in servizio sulla relazione Roma-Perugia, in partenza alle ore 19.55.

Tuttavia, tale soluzione avrebbe comunque comportato un incremento di costi per la cui copertura le risorse previste per il finanziamento del contratto di servizio della media e lunga percorrenza risultavano insufficienti; devo ricordare in merito che il principio che sottende all'offerta contribuita rimane quello di sostenere la mobilità a media e lunga percorrenza a livello nazionale, mentre il trasporto pendolare, anche quando si avvantaggia dei collegamenti di media e lunga percorrenza, rimanda alle competenze delle Regioni, nel cui ambito rientrano la programmazione e la gestione dei servizi che assicurano principalmente la mobilità dei viaggiatori pendolari.

I rapporti con Trenitalia e le Regioni sono disciplinati da un Contratto di Servizio, nell'ambito del quale vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle Regioni stesse.

È opportuno considerare, peraltro, che nella fascia oraria di prima serata, il collegamento tra Roma e Ancona è tutt'oggi assicurato dal treno Regionale Veloce 12176 (in partenza alle ore 18,28).

Gli Interroganti, inoltre, hanno posto l'attenzione sull'ipotesi di cancellazione del treno « Frecciabianca » Roma-Falconara-Ravenna.

Devo far presente che i treni « Frecciabianca » vengono effettuati da Trenitalia in regime di mercato (non ricevendo alcun corrispettivo pubblico) e, pertanto, sostenendosi esclusivamente con i ricavi

da traffico, la relativa programmazione si fonda su valutazioni di carattere commerciale.

Ad ogni modo, mi preme assicurare gli Interroganti che, con l'orario in vigore dallo scorso 9 giugno, è stata confermata fino a dicembre prossimo la coppia di « Frecciabianca » Roma-Ravenna e viceversa.

ALLEGATO 3

5-00427 Velo: Necessità di uniformare la disciplina degli impianti a fune, con particolare riguardo alla durata della vita tecnica degli impianti stessi.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il decreto ministeriale 2 gennaio 1985 fissa, oltre ai termini entro cui eseguire le revisioni speciali e generali, la durata della vita tecnica degli impianti a fune, degli ascensori, delle scale mobili e degli impianti assimilabili, aperti al pubblico esercizio, che, a seconda della tipologia, può essere di 30, 40 o 60 anni.

La direttiva europea 2000/9/CE, recepita con il decreto legislativo 12 giugno 2003 n. 210, ha prodotto una sostanziale evoluzione della normativa tecnica, ad iniziare sin dalla fase progettuale degli impianti, prevedendo l'analisi di sicurezza, l'individuazione dei sottosistemi e dei componenti di sicurezza e, soprattutto, la certificazione dei medesimi sottosistemi e componenti di sicurezza, con marcatura CE, da parte degli Organismi Notificati.

Nell'ambito di tale evoluzione, la medesima direttiva non contempla la vita tecnica degli impianti funiviari.

Tuttavia, per garantire e verificare il mantenimento dei livelli di sicurezza, la norma europea armonizzata UNI EN 1709 prevede delle ispezioni mensili, annuali e pluriannuali per l'impianto o parti di esso e, inoltre, delle « ispezioni speciali » sui componenti di sicurezza che dovranno essere eseguite sulla base delle indicazioni fornite dal costruttore ed approvate dall'Organismo Notificato.

Successivamente all'emanazione del citato decreto legislativo n. 210 del 2003, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha provveduto a recepire le norme europee armonizzate (EN), nel rispetto

della direttiva europea 2000/9/CE, emanando il decreto del 16 novembre 2012 recante « Disposizioni e prescrizioni tecniche per le infrastrutture degli impianti a fune adibiti al trasporto di persone. Armonizzazione delle norme e delle procedure con il decreto legislativo 12 giugno 2003, n. 210, di attuazione della direttiva europea 2000/9/CE ».

Da quanto sopra, risulta evidente la necessità di distinguere gli impianti costruiti nel rispetto della citata direttiva europea, la quale come detto non contempla la vita tecnica, da quelli costruiti antecedentemente alla sua entrata in vigore.

Ad oggi, è in corso di predisposizione il provvedimento che regolerà l'esercizio degli impianti medesimi. A tal fine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha istituito un apposito Gruppo di lavoro di cui fanno parte rappresentanti sia delle Autorità di sorveglianza che delle Associazioni di categoria.

Devo evidenziare che nel corso di tali lavori si è pervenuti a valutazioni concordi circa la superabilità del concetto di vita tecnica per tutti gli impianti costruiti nel rispetto della Direttiva 2000/9/CE.

Da ultimo, in merito all'opportunità, segnalata dagli Interroganti, di prorogare i termini di scadenza di cui al citato decreto ministeriale 2 gennaio 1985, informo che la legge 24 febbraio 2012 n. 14, di conversione del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216 (« decreto milleproroghe »), ha già elevato da due a

quattro anni il periodo di proroga, fissato dalla legge 1° agosto 2002 n. 166, per quegli impianti in possesso dei requisiti necessari per usufruire della medesima proroga, ovvero per quegli impianti per i quali sia previsto un intervento di am-

modernamento con un finanziamento pubblico.

Assicuro che il Governo seguirà con l'attenzione dovuta le eventuali problematiche connesse all'approssimarsi della scadenza dei termini prorogati.

ALLEGATO 4

5-00475 D'Uva: Servizio di collegamento marittimo veloce nell'area dello Stretto di Messina.**5-00476 Vecchio: Servizio di collegamento marittimo veloce nell'area dello Stretto di Messina.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente agli atti di sindacato ispettivo n. 5-00475 del deputato D'Uva ed altri e n. 5-00476 del deputato Vecchio in quanto vertono su analogo argomento.

Gli Interroganti hanno posto all'attenzione del Governo la delicata questione del servizio di trasporto marittimo veloce sullo Stretto di Messina.

Al riguardo, faccio rilevare che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ben consapevole dell'importanza che tale servizio riveste nei collegamenti giornalieri tra Sicilia e Calabria, ha in più occasioni prospettato la necessità e l'urgenza di un rifinanziamento di detto servizio, stimato in circa 26 milioni di euro per il triennio 2014-2016, come, peraltro, richiesto dalle Autorità locali (Regioni, Province e Comuni) anche in considerazione dei buoni risultati conseguiti nel corso degli anni.

Tuttavia, a dette richieste, regolarmente avanzate dal MIT in sede di programmazione da parte del MEF dei documenti di bilancio sia per l'anno finanziario 2012 sia per il 2013, non è stato possibile dare seguito a causa delle ben note difficoltà di bilancio.

Con l'articolo 5-*bis* del decreto-legge n. 43 del 2013 e relativa legge di conversione, per far fronte all'esigenza di assicurare la continuazione del servizio pubblico di trasporto marittimo in argomento, è stata autorizzata la spesa di 3 milioni di euro per l'anno 2013 a

fronte dello stanziamento previsto per il precedente triennio 2010-2013 pari ad un importo complessivo di euro 24.990.000,00.

Pertanto, devo, mio malgrado, far presente che il servizio verrà garantito ma inevitabilmente la quantità delle corse non potrà essere la medesima di quella precedentemente erogata, considerata la diminuzione delle risorse a disposizione.

Faccio osservare che i competenti uffici del MIT, attesa l'importanza del servizio per l'area metropolitana dello Stretto, avevano già provveduto, prima della scadenza del 29 giugno ad avviare una procedura d'urgenza per l'effettuazione della relativa selezione finalizzata all'aggiudicazione del servizio in argomento.

Al termine della citata procedura d'urgenza il MIT ha aggiudicato, a partire dalla data del 29 giugno 2013, il servizio di collegamento sulla tratta Messina/Villa San Giovanni alla società Blufferries Srl. Ciò ha consentito di garantire la prosecuzione del servizio, seppure, come detto, in forma ridotta in conformità all'entità dello stanziamento.

Contestualmente, per quanto concerne invece la tratta Messina-Reggio Calabria, non essendo pervenuta alcuna offerta nell'ambito della relativa procedura di affidamento a fronte delle manifestazioni di interesse ricevute da questo Ministero, la stessa è andata deserta.

Tuttavia, considerate le richieste delle Autorità locali, nonché l'eventualità del

verificarsi di problematiche di ordine pubblico, prima della scadenza del servizio la società Ustica Lines S.p.A., già operante nello Stretto di Messina quale consorziata del Consorzio Metromare dello Stretto, ha manifestato la propria disponibilità ad effettuare il servizio garantendo la prosecuzione del collegamento sulla predetta tratta a partire dal 29 giugno 2013, con intesa di stipulare nell'immediato, e in via

temporanea, un nuovo contratto per la prosecuzione del servizio fino alla data del 31 dicembre 2013.

Assicuro comunque che il Governo ha intenzione di porre in essere, sin da subito, ogni utile iniziativa atta al reperimento delle risorse necessarie per l'avvio di una nuova gara che assicuri l'espletamento a regime del servizio per il prossimo triennio (2014-2016).