

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-01605 Fragomeli: Rischi per la sicurezza della circolazione derivanti dal mancato adeguamento tecnologico del passaggio a livello di Bellano (LC)	321
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	328
5-02251 Bosco: Disfunzioni e inefficienze nei servizi di trasporto ferroviario in Sicilia e arretratezza delle relative infrastrutture	322
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	329
5-02705 Taricco: Riduzione dei giorni di apertura della biglietteria della stazione ferroviaria di Ceva (CN)	322
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	331

RISOLUZIONI:

7-00371 Pierdomenico Martino: Potenziamento della tratta Viareggio-Firenze ed efficientamento del trasporto pubblico locale ferroviario (<i>Discussione e rinvio</i>)	323
---	-----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-03068 De Lorenzis: Modalità di definizione degli obblighi di servizio universale postale .	324
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	333
5-03069 Marguerettaz: Privatizzazione della società concessionaria del servizio pubblico radiotelevisivo Rai-Radiotelevisione italiana SpA	325
5-03070 Coppola: Scambio di informazioni e documenti in via telematica tra imprese e amministrazioni pubbliche	326
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	335

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina dell'ingegner Vincenzo Cannatella a presidente dell'Autorità portuale di Palermo. Nomina n. 29 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole</i>)	326
--	-----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	327
---	-----

AVVERTENZA	327
------------------	-----

INTERROGAZIONI

Mercoledì 25 giugno 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 9.

5-01605 Fragomeli: Rischi per la sicurezza della circolazione derivanti dal mancato adeguamento tecnologico del passaggio a livello di Bellano (LC).

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

Gian Mario FRAGOMELI (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta resa. Osserva peraltro che si tratta a suo giudizio di una mera ricognizione dell'esistente e che i dati contenuti nella risposta riguardo al minutaggio sono sostanzialmente diversi da quelli riportati dagli amministratori locali che riscontrano chiusure del passaggio a livello pari molto spesso a sette-otto minuti e conseguenti ritardi nella circolazione. Sottolinea che il passaggio a livello è collocato in prossimità dell'unica arteria stradale rilevante dell'intera zona, nel pieno centro storico di una cittadina posta nell'area più pregiata del territorio lacuale di Lecco e che le lunghe code che si formano in prossimità creano gravi disagi alla popolazione. Auspica quindi che possa essere messo in atto l'intervento di adeguamento richiesto nell'atto di sindacato ispettivo e che venga attuato un monitoraggio attento per verificare i tempi di chiusura del passaggio a livello al fine di ridurli e consentire che i flussi di traffico non subiscano sostanziali e disagi rallentamenti.

5-02251 Bosco: Disfunzioni e inefficienze nei servizi di trasporto ferroviario in Sicilia e arretratezza delle relative infrastrutture.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*). Fa presente altresì che le risorse cui si fa riferimento nella risposta risultano stanziare per la linea ad alta velocità/alta capacità Catania-Palermo, il cui costo complessivo è pari a circa 5,8 miliardi, dei quali più della metà risultano disponibili, pur non essendo ancora stati impegnati. A tale riguardo sottolinea la necessità, più volte evidenziata dal Presidente del Consiglio dei ministri di pervenire ad una velocizzazione delle relative procedure, che al momento richiedono tempi non più compatibili con la necessità ormai emergenziale di pervenire alla realizzazione delle infrastrutture, e auspica che migliori anche la capacità di spesa del Mezzogiorno d'Italia, sia a livello statale

che regionale, dal momento che il problema principale non è rappresentato dalla mancanza di risorse bensì dal loro mancato impegno ed utilizzo in tempi congrui.

Vincenzo GAROFALO (NCD), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il sottosegretario per una risposta assai attesa, che, pur fornendo precisazioni su alcuni disservizi occorsi, manca, al pari di altre risposte rese su questioni analoghe, di una visione prospettica soprattutto in relazione agli investimenti da effettuare. Rileva che la questione posta è esemplificativa di tante altre che riguardano numerose zone del Paese, e che investe migliaia di pendolari che ogni giorno si trovano a ricevere un servizio che ha un livello di qualità del tutto inadeguato, anche se migliore rispetto al passato. Sottolinea che malgrado siano stati fatti alcuni passi in avanti e la situazione sia parzialmente migliorata, non sono stati effettuati quegli investimenti che consentirebbero un sostanziale ammodernamento delle infrastrutture, attraverso l'eliminazione delle linee a binario unico e l'adeguamento tecnologico delle tratte obsolete, che avrebbero come conseguenza un innalzamento sensibile della qualità del servizio ferroviario prestato. Osserva, infine, che a suo giudizio non vengono effettuati adeguati controlli sul gestore del servizio e auspica pertanto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettui il necessario monitoraggio sul livello di servizio prestato e che la società RFI realizzi gli interventi infrastrutturali per i quali le ingenti risorse cui si fa riferimento nella risposta risultano stanziare da numerosi anni, senza tuttavia che si riesca ad impegnarle per lo scopo cui sono destinate.

5-02705 Tarico: Riduzione dei giorni di apertura della biglietteria della stazione ferroviaria di Ceva (CN).

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

Mino TARICCO (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, fa presente che l'interrogazione a propria firma aveva lo scopo di evidenziare che il percorso intrapreso nel trasporto ferroviario sta portando alla riduzione progressiva del servizio su tratte che collegano i centri più importanti con le aree marginali della regione, abitate per lo più da popolazione anziana, per la quale non è immediato l'uso di dispositivi elettronici che senz'altro agevolano l'utenza più giovane. Nel prendere atto di quanto esposto dal rappresentante del Governo, si riserva di valutare i contenuti della risposta insieme all'amministrazione regionale, al fine di pervenire ad una soluzione della questione evidenziata nell'atto di sindacato ispettivo, che tuteli l'utenza destinataria del servizio ferroviario nelle aree interessate.

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

La seduta termina alle 9.30.

RISOLUZIONI

Mercoledì 25 giugno 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 9.30.

7-00371 Pierdomenico Martino: Potenziamento della tratta Viareggio-Firenze ed efficientamento del trasporto pubblico locale ferroviario.

(Discussione e rinvio).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in oggetto.

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.

Raffaella MARIANI (PD), in qualità di cofirmatario, nell'illustrare la risoluzione in discussione, sottolinea che essa riguarda un'importante infrastruttura della regione Toscana, che collega il capoluogo di regione con Viareggio. Rileva che la tratta è a binario unico e necessita di interventi di ammodernamento e raddoppio, dal momento che interessa circa 2 milioni di cittadini toscani, pari al 40 per cento degli abitanti della regione, ed è utilizzata quotidianamente da migliaia di pendolari. Rammenta che la necessità di un ammodernamento della tratta è all'attenzione delle istituzioni da molti anni e che negli ultimi mesi la questione del trasporto ferroviario pendolare è tornata all'attenzione delle cronache a seguito dell'interesse manifestato dal Ministro Lupi al trasporto pubblico locale, che è diventato un'emergenza del Paese, e all'intenzione della società RFI di destinare risorse a tale comparto, dopo l'esperienza assai positiva dell'alta velocità. Ritiene che tale questione possa essere affrontata anche alla luce dei forti progressi tecnologici che sono intervenuti negli anni più recenti, che consentono di intervenire sull'efficienza della rete con minori risorse e maggiori risultati. Giudica la tratta toscana oggetto della risoluzione emblematica di tante altre linee ferroviarie sulle quali si dovrebbe parimenti intervenire, dal momento che essa collega zone nelle quali sono presenti importanti distretti industriali, per raggiungere i quali si fa sempre maggiore uso dei mezzi su gomma, che rappresentano ormai un problema non solo dal punto di vista ambientale ma anche economico, dal momento che la crisi generale rende il loro utilizzo insostenibile dal punto di vista finanziario. Fa presente che la risoluzione interpreta il sentimento di 39 sindaci, e in particolare di quelli di Lucca e Pistoia che hanno intrapreso un percorso istituzionale con la regione Toscana e lo Stato centrale per il raddoppio della tratta fino a Pistoia e l'ammodernamento

fino a Viareggio, dove i passaggi a livello mettono a rischio la sicurezza, in una zona già pesantemente colpita da una tragedia ferroviaria di cui ancora si portano i segni. Fa presente che è di qualche giorno fa la notizia di un incendio di un convoglio ferroviario che si muoveva dal deposito verso la linea che collega Pisa con Genova e osserva che il numero di incidenti o di potenziali incidenti ferroviari rende urgente la necessità che si affronti con determinazione la questione ferroviaria e si pervenga ad una rete infrastrutturale tecnologicamente avanzata e sicura. Giudica opportuno che vengano effettuati degli incontri tra i sindaci e gli altri soggetti interessati prima del rinnovo del contratto di programma con RFI, affinché venga data tempestiva esecuzione ai progetti di ammodernamento e auspica quindi che il Governo si faccia interprete di questa esigenza, la cui soluzione è ormai a suo giudizio improcrastinabile.

Ivan CATALANO (Misto) sottolinea l'importanza della parte del dispositivo della risoluzione nella quale si impegna il Governo a promuovere uno scambio di informazioni tra RFI ed enti locali, per permettere a questi ultimi di conoscere pienamente lo stato di avanzamento delle opere nei propri territori, le risorse impegnate e quelle effettivamente spese, auspicando a tal fine la creazione di banche dati aperte. Segnala di aver presentato una propria risoluzione sul tema della condivisione delle informazioni relative ai trasporti. Auspica pertanto che tale risoluzione possa essere discussa congiuntamente con quella in oggetto oppure che, al momento della votazione della risoluzione in discussione, possa essere effettuata una riformulazione che metta in maggiore evidenza ed estenda la portata del punto da lui sottolineato.

Michele Pompeo META, *presidente*, osserva che non paiono sussistere le condizioni per una discussione congiunta, che richiede che le risoluzioni si riferiscano ad argomenti identici o comunque strettamente connessi. Per quanto concerne la

riformulazione ritiene invece che ne possano essere concordati i termini con i presentatori della risoluzione in discussione.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO si riserva di intervenire in una successiva seduta per la valutazione puntuale degli impegni formulati nel dispositivo. Fin da adesso ritiene comunque interamente condivisibili i contenuti della premessa e gli obiettivi perseguiti dall'atto di indirizzo.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire rinvia il seguito della discussione ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 9.50.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 25 giugno 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico Antonello Giacomelli.

La seduta comincia alle 14.10.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-03068 De Lorenzis: Modalità di definizione degli obblighi di servizio universale postale.

Diego DE LORENZIS (M5S) illustra l'interrogazione in titolo. In particolare sottolinea i disservizi per gli utenti che sono stati prodotti dal piano di razionalizzazione degli sportelli e degli uffici postali definito da Poste italiane nel 2012 e successivamente attuato. Segnala altresì i

profili di illegittimità del decreto ministeriale del 2008 con cui sono stati dettati i criteri per l'individuazione dei punti di accesso evidenziati da diverse pronunce degli organi giurisdizionali.

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

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, si dichiara non soddisfatto, in quanto la risposta si limita a ricostruire il quadro normativo e procedurale, senza dar conto degli effetti del piano di razionalizzazione del 2012, che ha determinato disservizi e gravi difficoltà soprattutto per l'utenza debole. Riguardo all'osservazione contenuta nella risposta che non sono state trasmesse segnalazioni all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, ritiene non sorprendente che tale tipologia di utenza non sia nelle condizioni di effettuare segnalazioni; ciò peraltro non significa che i problemi evidenziati nell'interrogazione non esistano. Ribadisce che a suo giudizio il Governo non si è attivato in modo adeguato per superarli. Ritiene altresì non sufficiente richiamare la previsione di un divieto di soppressione di uffici postali che sono l'unico presidio sul territorio comunale. Osserva infatti che nell'attuazione del più volte richiamato piano di razionalizzazione sono stati soppressi sportelli essenziali per il servizio postale in aree disagiate, nonostante il fatto che fossero presenti altri sportelli nel territorio del medesimo comune.

5-03069 Marguerettaz: Privatizzazione della società concessionaria del servizio pubblico radiotelevisivo Rai-Radiotelevisione italiana SpA.

Davide CAPARINI (LNA), in qualità di confermatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Antonello GIACOMELLI risponde all'interrogazione in titolo evidenziando in primo luogo che il Go-

verno intende anticipare l'esame delle questioni relative al rinnovo della convenzione e le relative decisioni. In proposito richiama il lavoro svolto nell'ambito della Commissione di vigilanza sul contratto di servizio. Ritiene a suo giudizio che elemento essenziale non sia l'attribuzione della convenzione mediante gara, quanto piuttosto la revisione della definizione del servizio pubblico e il sistema organizzativo della RAI. Su tutti questi aspetti il Governo intende presentare, dopo un'ampia e approfondita consultazione con tutti i soggetti interessati, proprie proposte sulle quali il Governo stesso aprirà il confronto con il Parlamento. Nell'ambito di queste attività è intendimento del Governo predisporre altresì un progetto di riforma del canone. Per ciò che concerne in modo specifico la RAI, ritiene che il nuovo contesto in cui essa opera richieda una trasformazione dell'organizzazione dell'azienda idonea ad assicurare il suo futuro, riconoscendo la priorità che verranno ad assumere le attività di produzione di contenuti. Ribadisce che rispetto a temi così importanti e delicati è essenziale che ogni soggetto istituzionale svolga il proprio ruolo e che sulle proposte che il Governo formulerà dopo la più ampia consultazione si svolga in Parlamento un confronto che il Governo auspica sia quanto più aperto e approfondito possibile. Ritiene che nel percorso così delineato possano essere affrontate anche le questioni che nell'interrogazione sono ricondotte all'ipotesi di privatizzazione. A suo giudizio ritiene che sia necessaria non tanto una privatizzazione quanto una riforma radicale del modo di essere e dell'organizzazione della RAI, nonché delle modalità con cui essa svolge il servizio pubblico.

Davide CAPARINI (LNA), replicando, osserva che dalla risposta del rappresentante del Governo emerge la volontà del Governo stesso di mantenere un unico concessionario del servizio pubblico radiotelevisivo. La privatizzazione e la collocazione sul mercato interesserà soltanto la parte infrastrutturale. Da quanto affer-

mato dal rappresentante del Governo risulta altresì che non sarà effettuata una gara conforme alla normativa dell'Unione europea per l'attribuzione della convenzione, con il rischio di determinare un ampio e lungo contenzioso. Il Governo conserva altresì l'idea che tutte le risorse del canone debbano essere destinate soltanto alla RAI. In conclusione ritiene che il rappresentante del Governo abbia fornito una risposta interamente rivolta al passato. Per quanto concerne il proprio gruppo dichiara invece l'impegno, sia pure dal versante dell'opposizione, ad assumere ogni iniziativa utile per giungere a un sistema radiotelevisivo rispondente alle esigenze degli utenti.

Il sottosegretario Antonello GIACOMELLI, intervenendo sull'ordine dei lavori, osserva che nella replica dell'interrogante gli sono state attribuite affermazioni che non corrispondono a quanto da lui detto nella propria risposta. Ribadisce che con tale risposta egli ha inteso riconoscere tutti gli elementi di stimolo presenti nell'interrogazione e sottolineare l'impegno del Governo ad affrontare ciascuna di tali questioni presentando proprie proposte sulle quali attiverà un confronto ampio e approfondito con il Parlamento.

5-03070 Coppola: Scambio di informazioni e documenti in via telematica tra imprese e amministrazioni pubbliche.

Paolo COPPOLA (PD) illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando in particolare i ritardi nella effettiva attuazione degli adempimenti previsti dal codice dell'amministrazione digitale, con specifico riferimento agli obblighi di esclusiva comunicazione per via informatica tra le imprese e le amministrazioni pubbliche.

Il sottosegretario Antonello GIACOMELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*). Osserva peraltro che la risposta fornita reca un'illustrazione delle ragioni dei ritardi che si sono determi-

nati, piuttosto che illustrare lo stato di attuazione.

Paolo COPPOLA (PD), replicando, esprime apprezzamento per la valutazione dei contenuti della risposta espressa dallo stesso rappresentante del Governo. Osserva in ogni caso che è in corso di svolgimento un processo per pervenire al raggiungimento degli obiettivi fissati dal codice dell'amministrazione digitale.

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

La seduta termina alle 14.30.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 25 giugno 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.

La seduta comincia alle 14.30.

Proposta di nomina dell'ingegner Vincenzo Cannatella a presidente dell'Autorità portuale di Palermo. Nomina n. 29.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame della proposta di nomina in oggetto, rinviato nella seduta del 24 giugno 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.

La Commissione procede alla votazione per scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica il risultato della votazione:

Presenti	33
Votanti	33
Maggioranza	17
Hanno votato <i>sì</i>	25
Hanno votato <i>no</i>	8

(*La Commissione approva*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che comunicherà il parere favorevole testé espresso alla Presidenza della Camera, ai fini della trasmissione al Governo.

Hanno preso parte alla votazione i deputati Bianchi Nicola, Biasotti, Bonaccorsi, Bonomo, Brandolin, Bruno Bossio, Cardinale, Castricone, Coppola, Crivellari, Culotta, De Lorenzis, Dell'Orco, Ferro, Furnari, Gandolfi, Garofalo, Giacomoni, Iannuzzi Cristian, Liuzzi, Marguerettaz, Martino Pierdomenico, Mauri, Meta, Mo-

gnato, Mura, Oliaro, Pagani, Piso, Romano Paolo Nicolò, Spessotto, Squeri, Tullo.

La seduta termina alle 14.50.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.50 alle 15.

AVVERTENZA

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

INTERROGAZIONI

5-02980 Piazzoni: Liberalizzazione dei servizi di handling aeroportuale nello scalo di Roma-Fiumicino.

ALLEGATO 1

5-01605 Fragomeli: Rischi per la sicurezza della circolazione derivanti dal mancato adeguamento tecnologico del passaggio a livello di Bellano (LC).**TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli Onorevoli interroganti segnalano i disagi derivanti dai tempi di attesa al Passaggio a Livello (PL) di Bellano, soprattutto in situazioni di emergenza legate alla chiusura della SS 36 per incidenti o manutenzione e chiedono un adeguamento tecnologico dello stesso, al fine di limitare i potenziali rischi per la sicurezza dei cittadini e ridurre i ritardi nei collegamenti viari.

In merito sono state assunte dettagliate informazioni da Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

Il PL di Bellano è collocato alla progressiva chilometrica 25+153 della linea Lecco-Colico, linea a semplice binario interessata da circa 55 treni/giorno, costituiti sostanzialmente da treni regionali locali e regionali veloci, circolanti in una fascia oraria compresa tra le 5.00 e le 23.00.

RFI assicura che il PL, comandato dall'impianto ACEI della stazione di Bellano, opera con tecnologie che ne garantiscono la gestione in sicurezza e che sono già adeguate per una minimizzazione dei tempi tecnici di durata dei cicli di apertura e chiusura.

Inoltre, come riportato nella nota del 20 gennaio 2012 citata dagli Onorevoli Interroganti, RFI informa che il tempo di chiusura del PL non può essere inferiore ai 4 minuti e, in caso di incrocio tra treni in stazione, dopo la prima chiusura viene aperto per circa 1 minuto e richiuso per altri 3, proprio al fine di contenere le attese dei veicoli.

In casi eccezionali, con circolazione dei treni perturbata, l'arrivo e la partenza

possono essere comandati in sequenza, e il PL può rimanere chiuso per un tempo di poco superiore ai 7 minuti.

Inoltre, RFI ribadisce la costante attenzione delle locali strutture di manutenzione, al fine di incrementare la frequenza dei cicli di verifica e manutenzione ai dispositivi, e quindi contenere al massimo il numero e la durata di eventuali anomalie che potrebbero ripercuotersi sulla regolarità della circolazione ferroviaria e stradale.

In merito alla possibile costruzione di un'opera sostitutiva, RFI conferma di essere a conoscenza dell'esistenza di un progetto di realizzazione, da parte della Provincia di Lecco, di un attraversamento della sede ferroviaria sostitutiva del passaggio a livello in questione.

Infatti, nel dicembre 2013 la Provincia di Lecco ha trasmesso a RFI detto progetto di fattibilità di opera sostitutiva, rispetto al quale questa ne ha condiviso l'obiettivo di soppressione del PL, rinviando a successive fasi progettuali ogni ulteriore valutazione di propria competenza.

Assicuro per il futuro un attento monitoraggio della problematica evidenziata, anche attraverso l'attività ispettiva della Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria che, nell'ambito delle proprie competenze, segnala puntualmente al Gestore dell'infrastruttura eventuali avarie o non conformità rilevate per l'adozione dei necessari provvedimenti.

ALLEGATO 2

5-02251 Bosco: Disfunzioni e inefficienze nei servizi di trasporto ferroviario in Sicilia e arretratezza delle relative infrastrutture.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito alle problematiche segnalate dagli Onorevoli Interroganti circa la situazione del trasporto ferroviario nella Regione Siciliana, sono state acquisite precise informazioni da Rete Ferroviaria Italiana (RFI), la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato che, in regime di concessione, gestisce l'infrastruttura ferroviaria nazionale.

La Concessione (decreto n. 138 del 31 ottobre 2000) definisce che il Ministro competente ed il Concessionario stipulano un Contratto di Programma (CdP), aggiornabile e rinnovabile anche annualmente, che individua gli obiettivi e disciplina le modalità di finanziamento dello Stato per gli investimenti e il mantenimento in esercizio della rete.

Inoltre, in ottemperanza a quanto disposto dalla delibera CIPE n. 4 del 20 gennaio 2012, nel quadro attuale sono previsti due distinti Contratti di Programma, uno per regolare gli investimenti per lo sviluppo infrastrutturale e uno per disciplinare il finanziamento delle attività manutentive della rete (sia di tipo ordinario che di tipo straordinario).

Quindi la situazione contrattuale si presenta al momento come segue:

il CdP Investimenti 2007-2011 è stato prorogato sino al 30 giugno 2014 in attesa del completamento dell'iter di approvazione del nuovo CdP 2012-2016, sottoscritto dalle Parti in data 22 maggio 2014;

il CdP Servizi 2012-2014 ha acquisito il parere favorevole del CIPE nella seduta del 18 marzo 2013, delle competenti commissioni parlamentari in data 19 e 20 novembre 2013 ed è stato sottoscritto tra RFI e MIT in data 29 novembre 2013; il 14

maggio scorso è stato quindi emesso il Decreto Ministeriale di approvazione del contratto.

Nell'ambito del quadro appena descritto, la spesa relativa alla manutenzione straordinaria della rete siciliana, pianificata nel triennio contrattuale del CdP - Parte Servizi, ammonta ad un totale di circa 90 milioni di euro. In particolare, la terza annualità del contratto è stata finanziata mediante le risorse stanziare a carico della legge di stabilità 2014 e prevede una pianificazione di interventi in Sicilia pari a circa 30 milioni di euro. A questi vanno aggiunti ulteriori 10 milioni di euro per interventi in manutenzione straordinaria, da eseguirsi nel corso del 2015, già finanziati nell'ambito del CdP - Parte Investimenti 2007-2011.

Entro il 2016 verranno realizzate le opere di miglioramento delle stazioni ferroviarie per complessivi 1,5 milioni di euro.

Più in particolare, circa gli impegni che il Gestore ha assunto per realizzare l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria siciliana, sottolineo che, in aggiunta ai progetti di manutenzione straordinaria, è prevista una serie di investimenti di sviluppo infrastrutturale, così come stabilito nel Contratto di Programma - Parte Investimenti 2012-2016.

In particolare, sono previsti investimenti per un valore complessivo di circa 3,7 miliardi di euro - riportati nella Sezione 1 - Opere in corso del CdP 2012-2016 - integralmente coperti finanziariamente.

Per quanto riguarda i servizi ferroviari regionali, che assicurano principalmente la mobilità della clientela pendolare, devo ricordare che la loro programmazione, in base al decreto legislativo n. 422 del 1997, è di competenza delle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle Regioni stesse.

Tuttavia, i servizi ferroviari regionali della Sicilia sono ancora oggi regolati dal Contratto di Servizio con lo Stato, che disciplina i servizi delle Regioni a Statuto Speciale per le quali non è stato ancora completato il processo di attribuzione delle competenze in materia di trasporto locale.

Peraltro, tra la Regione Siciliana, il MEF e il MIT, è tuttora in corso la procedura per l'attuazione del trasferimento alla Regione dei compiti di programmazione e amministrazione relativamente ai servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui al citato decreto legislativo; una volta concluso l'iter di attribuzione delle competenze, la Regione Siciliana potrà procedere alla sottoscrizione del Contratto di Servizio.

In merito ai disservizi lamentati dagli Onorevoli Interroganti, riporto quanto acquisito da Trenitalia:

le soppressioni dei treni regionali avvenute in Sicilia nel corso del 2013 per cause attribuibili a Trenitalia (con esclusione, quindi, di quelle dovute a cause esterne, quali scioperi, occupazioni di binari, furti di rame, ecc.) sono risultate estremamente contenute; in ogni caso, tutti i treni soppressi per i suddetti motivi sono stati sostituiti con autobus o, in alternativa, i viaggiatori hanno potuto utilizzare treni a seguito, in partenza entro i 60 minuti successivi;

a seguito dell'interruzione della circolazione – disposta dal Gestore dell'Infrastruttura – sia sulla linea ferroviaria

Alcamo-Trapani - via Milo (in atto dal mese di febbraio 2013 per ragioni di sicurezza dell'esercizio), che sulla linea Caltagirone-Gela (in atto dalla fine del 2010 a seguito del crollo di un ponte a Niscemi), i collegamenti sono stati assicurati attraverso un programma di servizi sostitutivi gommati;

a seguito dell'interruzione della circolazione sulla relazione Caltanissetta-Gela-Siracusa – nel periodo dicembre 2013-marzo 2014 – dovuta al furto di cavi elettrici nella stazione di Delia, il servizio ferroviario regionale è stato temporaneamente assicurato con autobus ed è attualmente ripreso regolarmente;

i treni Regionali 3832 (in partenza da Palermo Centrale alle 6.08) e 3833 (in partenza da Messina Centrale alle 5.00) sono stati programmati, in accordo con la Regione Siciliana, proprio per soddisfare le esigenze di mobilità della clientela nelle fasce orarie a maggiore afflusso pendolare; la regolarità del collegamento Palermo-Messina, sia pure condizionata dalle caratteristiche infrastrutturali della linea a semplice binario, negli ultimi mesi risulta coerente con gli obiettivi di puntualità programmati, anche per effetto di specifici interventi adottati d'intesa con il Gestore dell'Infrastruttura;

tutto il materiale rotabile impiegato da Trenitalia nei servizi di trasporto che interessano il territorio siciliano, conforme ai requisiti di qualità e sicurezza previsti dalla vigente normativa, viene regolarmente sottoposto ad operazioni di manutenzione programmata, in base alla percorrenza chilometrica e/o alla scadenza temporale prevista, e attraverso varie fasi di controllo, verifiche e interventi che ne determinano il ciclo di utilizzo.

Concludo assicurando che la programmazione degli interventi infrastrutturali appena descritti, nonché lo stato dei servizi ferroviari offerti, saranno oggetto di costante monitoraggio da parte delle competenti strutture del MIT.

ALLEGATO 3

5-02705 Taricco: Riduzione dei giorni di apertura della biglietteria della stazione ferroviaria di Ceva (CN).**TESTO DELLA RISPOSTA**

Nel rispondere alle criticità segnalate dall'Onorevole Interrogante, occorre premettere che, secondo la normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997), la programmazione e la gestione dei servizi ferroviari citati rientrano nelle competenze delle singole Regioni – nel caso specifico della Regione Piemonte – i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare – compresi i servizi accessori, tra cui rientrano quelli di biglietteria – sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle Regioni stesse.

Tuttavia, sulla base delle informazioni assunte presso Trenitalia riferisco quanto segue.

Attualmente, la biglietteria della stazione di Ceva è aperta nei giorni di lunedì e venerdì dalle ore 6.00 alle 13.05. La riorganizzazione del servizio, condivisa con la Regione Piemonte e in vigore dal febbraio 2014, è stata effettuata tenendo conto delle giornate di maggiore afflusso; in particolare, dalle rilevazioni effettuate, è emerso che il lunedì e venerdì si registra il maggior numero di acquisti di abbonamenti da parte della clientela pendolare.

In ogni caso, nel territorio di Ceva, la vendita della biglietteria ferroviaria viene anche assicurata da:

2 emettitrici automatiche installate in stazione, di cui una funzionante sia con contante che con moneta elettronica;

1 punto vendita autorizzato all'emissione di biglietti regionali situato sul territorio comunale di Ceva;

1 Agenzia di viaggio presente sul territorio cittadino di Ceva.

Inoltre, per completezza d'informazione, va sottolineato che l'acquisto della biglietteria ferroviaria è possibile anche attraverso canali di vendita alternativi, quali l'APP ProntoTreno su smartphone o tablet e on-line sul sito di Trenitalia.

Infine, per alcune tipologie di biglietti regionali (cosiddetti a «serie fissa»), che non hanno alcuna scadenza, l'acquisto può avvenire in qualsiasi momento e con largo anticipo.

Per quanto concerne, poi, l'offerta ferroviaria regionale interessante il territorio di Ceva, va evidenziato che non sono intervenute ulteriori variazioni del servizio rispetto a quelle adottate dalla Regione Piemonte nel 2012, cioè la chiusura della linea Ceva-Ormea e l'attivazione del cadenzamento bi-orario sulla direttrice Savona-Torino Porta Nuova.

Attualmente, nelle giornate lavorative, la stazione di Ceva è servita da 9 coppie di Regionali Veloci in cadenzamento bi-orario tra Torino e Savona-Ventimiglia, a cui si aggiungono 2 collegamenti diretti con Torino (la mattina in partenza da Ceva alle ore 6.50 e al ritorno in partenza da Torino alle ore 19.55), da 15 collegamenti che percorrono la direttrice Fossano-S. Giuseppe di Cairo-Savona e da 4 treni della relazione Ceva-Fossano.

Evidenzio, infine, che i servizi ferroviari in parola sono oggetto di un processo di razionalizzazione ed efficientamento

previsto dall'articolo 16-*bis* del decreto legge n. 9 del 2012 così come modificato ed integrato dall'articolo 1 comma 301 della legge di stabilità 2013: tale processo sarà oggetto di verifica nel corso dell'anno da parte del MIT.

Nel concludere, evidenzio che le problematiche segnalate potranno comunque essere esaminate nell'ambito dell'attività dell'Osservatorio nazionale sul TPL, istituito con l'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

ALLEGATO 4

5-03068 De Lorenzis: Modalità di definizione degli obblighi di servizio universale postale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il settore postale, a livello nazionale e comunitario, è stato interessato negli ultimi anni da profondi cambiamenti che hanno riguardato la normativa, la concorrenzialità dei mercati e l'evoluzione delle esigenze della clientela.

Il Servizio Postale Universale, com'è noto, da sempre è garantito dalla normativa comunitaria e dalla normativa nazionale di recepimento, e dalla regolamentazione di settore.

In particolare, il Decreto MISE del 7 ottobre 2008 impone specifici vincoli di presenza di Poste Italiane al fine di garantire la fruibilità e la continuità del servizio, anche nelle realtà territoriali più remote e disagiate, prescindendo, a tal fine, da valutazioni di tipo economico.

Il citato Decreto, oltre a stabilire le distanze massime dagli uffici postali per percentuali di popolazione residente, nonché l'obbligo di operatività di almeno un ufficio postale nel 96 per cento dei Comuni italiani, sancisce, altresì, l'espresso divieto di soppressione di uffici postali presidio unico sul territorio comunale (articolo 2, comma 4), anche in ipotesi di una situazione di insanabile diseconomia.

A tal fine che Poste Italiane spa è tenuta a trasmettere all'AGCOM all'inizio di ogni anno, l'elenco delle strutture che non garantiscono condizioni di equilibrio economico, unitamente al piano degli interventi per la loro progressiva razionalizzazione corredato della quantificazione dei minori costi.

Relativamente all'affermazione dell'Interrogante di una intervenuta modifica della normativa comunitaria che non renderebbe attuali i criteri di cui al c.d.

Decreto Scajola, va evidenziato che la terza Direttiva postale non sembra aver apportato alcuna modifica sul punto. Poiché la distribuzione dei punti di accesso è da sempre rapportata alle esigenze dell'utenza secondo criteri di ragionevolezza.

Pertanto va tenuto presente che la già citata terza Direttiva postale è stata approvata il 20 febbraio 2008 mentre il decreto Scajola è stato emanato il 7 ottobre 2008. Pertanto i principi della terza Direttiva postale, anche se quest'ultima non era stata ancora recepita dal Legislatore nazionale, erano certamente ben presenti all'Autorità di Regolamentazione allora competente, che non avrebbe voluto, né potuto, «regolamentare» tale materia discostandosi da tali principi.

A riguardo comunica l'AGCOM che l'attività di vigilanza ad essa affidata si svolge sulla base delle segnalazioni pervenute ed è volta a verificare l'eventuale non conformità del Piano ai criteri indicati nel decreto richiamato e dettagliati nel Contratto di programma. Attualmente all'AGCOM non risultano violazioni della normativa sulla distribuzione dei servizi postali da parte della società Poste Italiane. Rappresenta la stessa che quest'anno ha consentito alla società Poste Italiane il rinvio della presentazione del Piano razionalizzazione relativo all'anno 2014 fino alla chiusura del procedimento istruttorio finalizzato a valutare «la congruità dei vigenti criteri di distribuzione dei punti accesso alla rete postale pubblica e la possibile modifica degli stessi». Con il richiamato procedimento, attualmente in corso di svolgimento, l'Autorità ha inteso

garantire la massima partecipazione dei soggetti coinvolti al fine di assicurare una fruizione omogenea delle prestazioni rientranti nel servizio postale universale su tutto il territorio nazionale con particolare attenzione per le situazioni particolari,

quali le isole minori e le zone rurali e montane.

Il procedimento istruttorio dovrebbe concludersi (secondo quanto previsto dalla delibera di avvio) entro il prossimo 4 luglio.

ALLEGATO 5

5-03070 Coppola: Scambio di informazioni e documenti in via telematica tra imprese e amministrazioni pubbliche.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito a quanto richiesto dagli On.li Interroganti sullo stato di attuazione dell'articolo 5 bis del codice dell'amministrazione digitale (DPCM 22 luglio 2011) si evidenzia che la frammentazione dei fondi per l'informatica, allocati su capitoli di spesa diversi per ogni centro di responsabilità, non ha permesso fino al corrente anno la stesura di una pianificazione della dematerializzazione dei procedimenti di interazione con le Imprese.

Con la nuova strutturazione del Bilancio per l'anno 2014 e la definizione del nuovo assetto organizzativo del MiSE, che è passata da un ordinamento dipartimentale ad una struttura organizzata per direzioni generali, è stato finalmente possibile unificare le spese informatiche all'interno di un unico centro di responsabilità e, pertanto, avviare la predisposizione del programma unitario richiesto dalla norma.

Attualmente sono in fase di realizzazione e rilascio le procedure per i seguenti settori di competenza del MiSE:

il deposito e mantenimento in vita di titoli di proprietà industriale;

il sistema di interazione con gli enti cooperativi;

l'albo dei fornitori on line;

il sistema di pagamenti on line per le tasse d'uso delle frequenze radio elettriche ad uso privato (uso dei CB);

il sistema per il rilascio di credito d'imposta per l'assunzione di personale altamente qualificato e affini;

il sistema per la verifica degli iscritti alle associazioni dei consumatori;

il sistema per il rilascio dei visti per l'avvio di startup da parte dei soggetti esteri.

Tali procedure saranno operative nel corso del corrente anno e la pianificazione completa sarà disponibile nel prossimo autunno e pubblicata sul sito istituzionale del Ministero.

Si fa presente, infine, che in numerose Direzioni del Ministero dello sviluppo economico è presente una gestione digitale di gran parte della documentazione procedimentale ed anche le comunicazioni con le imprese avvengono attraverso procedure informatizzate.