

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-03650 Zanin: Rischi per la sicurezza stradale derivanti dall'installazione su numerosi autocaravan di finestre difettose	79
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	82
5-04185 De Lorenzis: Pubblicità delle linee guida in materia di accordi commerciali tra società di gestione aeroportuali e vettori aerei	80
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	83
5-04449 Crivellari: Necessità di una maggiore promozione e valorizzazione del sistema fluviale padano-veneto	80
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	85
5-04550 Prodani: Ipotesi di cessione, da parte dell'Autorità portuale di Trieste, di quote della società concessionaria del servizio di movimentazione ferroviaria all'interno del porto .	80
ALLEGATO 4 (Testo della risposta)	87
5-04651 Matarrese: Inserimento della tratta ferroviaria Ancona-Bari nell'ambito del corridoio di trasporto transeuropeo ScanMed (Scandinavia Mediterraneo)	81
ALLEGATO 5 (Testo della risposta)	88
5-05233 Arlotti: Interventi per favorire la mobilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche nella stazione di Rimini	81
ALLEGATO 6 (Testo della risposta)	90

INTERROGAZIONI

Giovedì 23 aprile 2015. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 11.10.

5-03650 Zanin: Rischi per la sicurezza stradale derivanti dall'installazione su numerosi autocaravan di finestre difettose.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in

titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Giorgio ZANIN (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta del rappresentante del Governo, che, seppur resa con qualche mese di ritardo rispetto al momento in cui era stata presentata l'interrogazione, reca informazioni del tutto rassicuranti. Nel ricordare che il mercato degli autocaravan in Italia conta filiere costruttive di grandi dimensioni, auspica che le campagne di richiamo cui faceva riferimento il sottosegretario nella risposta possano richiamare l'attenzione su tale comparto, per il quale sottolinea in par-

ticolare l'esigenza che venga tutelata massimamente la sicurezza nella circolazione.

5-04185 De Lorenzis: Pubblicità delle linee guida in materia di accordi commerciali tra società di gestione aeroportuali e vettori aerei.

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

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta esaustiva, riguardo alla facilità nel reperimento delle informazioni sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti manifesta ancora dubbi, in quanto ritiene non immediata la ricerca delle informazioni di cui all'interrogazione da parte di un utente non esperto. Riguardo alla comunicazione che i gestori aeroportuali sono tenuti a rendere all'ENAC sui contributi resi ai vettori aerei per lo sviluppo commerciale del territorio, ritiene che, per esigenza di trasparenza, questi dovrebbero essere pubblicati sul sito dell'ENAC, in modo da permettere a tutti gli utenti che lo desiderassero di vedere quanti e quali contributi sono stati effettivamente resi ad ogni vettore, senza essere costretti a cercare tali dati sui siti delle singole società di gestione aeroportuale. In ultimo richiama l'attenzione sui ritardi nella applicazione della disposizione oggetto dell'interrogazione, come di molte altre norme e nello specifico fa presente che, pur essendo tale disposizione stata approvata nel dicembre del 2013 e pur prevedendo l'emanazione di un decreto attuativo entro trenta giorni, ha trovato attuazione un anno dopo.

5-04449 Crivellari: Necessità di una maggiore promozione e valorizzazione del sistema fluviale padano-veneto.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in

titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Diego CRIVELLARI (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta all'interrogazione, che nasceva dall'esclusione dell'interporto di Rovigo dal Piano nazionale dei trasporti e della logistica del 2011, che era stata percepita dai territori come una sottovalutazione del sistema idroviario padano veneto. Osserva che si tratta invece di una struttura assai significativa sia per il turismo che per lo sviluppo dell'economia e auspica che, come già indicato nella risposta, si prosegua nella realizzazione di interventi in un'ottica di sistema, affrontando e superando di volta in volta i problemi legati ai colli di bottiglia e ai nodi, in modo da permettere all'idrovia di esplicitare pienamente le sue enormi potenzialità di traffico.

5-04550 Prodani: Ipotesi di cessione, da parte dell'Autorità portuale di Trieste, di quote della società concessionaria del servizio di movimentazione ferroviaria all'interno del porto.

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

Aris PRODANI (Misto-AL), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta resa, osserva che si tratta di una questione assai complessa, dal momento che non è stato mai emanato il decreto in materia di punti franchi del porto di Trieste – prescritto dall'articolo 6, comma 12 della legge n. 84 del 1994, di riforma dei porti – oggetto anche di una mozione discussa in Assemblea lo scorso 16 gennaio. Sottolinea da un lato la specificità del porto di Trieste e dall'altro il grande cambiamento che è avvenuto dal momento dell'approvazione della legge di riforma portuale, che data ormai a più di vent'anni fa e che rende la situazione assai difficile da valutare. Riguardo ai rilievi e alle criticità evidenziate dalla Corte dei conti, fa presente che dal 2012 risultano degli

attivi e si registra un sensibile incremento nel traffico merci. In ultimo chiede al Governo un impegno specifico sulla nomina del presidente dell'Autorità portuale di Trieste, dal momento che è stato nominato un commissario straordinario, senza che a suo giudizio ce ne fossero le ragioni procedurali, in modo che si possa superare definitivamente la questione della vendita della società ferroviaria Adriafer, oggetto dell'atto di sindacato ispettivo al propria firma.

5-04651 Matarrese: Inserimento della tratta ferroviaria Ancona-Bari nell'ambito del corridoio di trasporto transeuropeo ScanMed (Scandinavia Mediterraneo).

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

Gaetano PIEPOLI (PI-CD), replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara pie-

namente soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, che ringrazia.

5-05233 Arlotti: Interventi per favorire la mobilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche nella stazione di Rimini.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Tiziano ARLOTTI (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta, della quale si dichiara soddisfatto, sia in relazione agli interventi previsti nella stazione di Rimini, nella quale, ricorda, transitano più di 3 milioni di passeggeri all'anno, sia anche per gli interventi programmati nelle altre quattro stazioni della costiera romagnola.

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

La seduta termina alle 11.50.

ALLEGATO 1

5-03650 Zanin: Rischi per la sicurezza stradale derivanti dall'installazione su numerosi autocaravan di finestre difettose.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In via preliminare, ricordo che l'articolo 32 della direttiva europea 2007/46 pone in capo al costruttore che ha ottenuto l'omologazione CE di un veicolo di procedere al richiamo di veicoli già venduti, immatricolati o messi in circolazione, nel caso in cui uno o più sistemi, componenti o entità tecniche montati sugli stessi veicoli, presentino una grave rischio per la sicurezza stradale, la salute pubblica o l'ambiente.

Nella fattispecie, i competenti uffici del MIT hanno provveduto, come è noto, ad interessare la ditta produttrice delle finestre difettose e le società costruttrici dei veicoli sui quali risulterebbero montate tali finestre, al fine di acquisire ogni possibile informazione circa il difetto e le azioni intraprese per ovviare alla problematica.

In riscontro, la società SEA S.p.A ha comunicato di aver avviato la campagna di

richiamo e che i veicoli coinvolti in Italia sono 4325. Quindi, tutti i proprietari dei veicoli interessati sono stati informati sulla loro messa in sicurezza attraverso il sito dedicato alla campagna di richiamo SEA/Polyplastic nonché con la creazione di una mail e di un numero di telefono dedicati a tutti gli utilizzatori finali.

Analogamente, la società Knaus Tabbert GmbH ha comunicato che i veicoli coinvolti sono 647 e che sono state poste in essere le azioni di richiamo su tutti i veicoli interessati dal difetto immatricolati in Europa, dandone comunicazione a tutti i clienti proprietari.

Da ultimo, informo che l'avvio delle campagne di richiamo sono state pubblicate sia sull'Albo dei richiami che sul Bollettino semestrale di richiamo dei veicoli difettosi, entrambi consultabili sul sito *web* del MIT.

ALLEGATO 2

5-04185 De Lorenzis: Pubblicità delle linee guida in materia di accordi commerciali tra società di gestione aeroportuali e vettori aerei.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli Onorevoli Interroganti, nel richiamare l'articolo 13, commi 14 e 15, del decreto-legge n. 145 del 2013, ricordano come tali disposizioni siano finalizzate a rendere più trasparenti gli accordi tra operatori aeroportuali e ad assicurare corrette dinamiche concorrenziali.

In effetti, il legislatore nazionale è intervenuto per adeguare la normativa interna alla strategia « Europa 2020 », che ha individuato quali obiettivi di rilievo strategico le infrastrutture di trasporto e la loro implementazione per i prossimi anni, nonché al Libro Bianco della Commissione europea – recante « Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti. Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile » – adottato nel marzo 2011.

Quest'ultimo, in particolare, afferma che la soppressione di sovvenzioni non giustificate e una concorrenza libera e non falsata costituiscono grandezze capaci di supportare ogni sforzo per rendere coerenti le scelte di mercato con le generali esigenze di sostenibilità.

È in tale quadro che il MIT, il 2 ottobre 2014, ha adottato le richiamate Linee guida.

Le stesse risultano agevolmente rintracciabili sul sito *web* del MIT, inserendo la parola « linee guida » nel riquadro « motore di ricerca » situato in alto a destra della *home page*, ovvero selezionando tra le opzioni del « Mi interessa », sempre sull'*home page*, l'area dedicata « Aeroporti e trasporto aereo », e al suo interno, la sezione « documenti » del settore.

Quanto alle azioni successive all'emanazione di tali Linee guida, l'Ente Nazio-

nale per l'Aviazione Civile (ENAC) segnala di aver predisposto proprie Indicazioni operative ai gestori.

Infatti, l'Ente ha elaborato, tra l'altro, una Scheda di rilevazione dati per la verifica e il monitoraggio dell'eventuale andamento dei flussi finanziari erogati ai vettori aerei, prevedendone altresì la puntuale iscrizione in bilancio.

Per finalità di chiarezza, quindi, si precisa che già dallo scorso 29 dicembre 2014 il sito istituzionale dell'ENAC riporta, in apposite sezioni tematiche, entrambi i documenti:

(http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Gestioni_aeroportuali/index.html, dedicato alle Gestioni aeroportuali;

http://www.enac.gov.it/La_Normativa/Normativa_nazionale/Altre_fonti_nazionali/info-590039986.html, relativo alle linee guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori;

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Gestioni_aeroportuali/info-1996675359.html, nel quale sono contenute le indicazioni operative per i gestori aeroportuali in caso di contributi/sostegni finanziari a favore di compagnie aeree per il lancio di nuove rotte e procedura di monitoraggio).

Infine, per quanto concerne l'elenco dei Gestori che hanno comunicato ad ENAC l'esito delle ricordate procedure, è opportuno premettere che il procedimento contemplato dalle nuove disposizioni norma-

tive deve scontare un periodo di rodaggio e, pertanto, solo dopo avere acquisito e valutato i primi dati scaturenti dai processi di monitoraggio sarà possibile esprimere una compiuta valutazione di congruità e di impatto delle nuove misure.

In proposito, ENAC informa che diversi Gestori stanno predisponendo sui propri

siti apposite sezioni sul tema delle sovvenzioni e dei contributi, dai quali si potranno desumere i criteri e le modalità per la loro corretta erogazione.

Ad oggi, ENAC riporta il solo caso di Sogaer Spa, Gestore presso l'Aeroporto di Cagliari, che sul proprio sito ha pubblicato la *policy* sviluppo rotte.

ALLEGATO 3

5-04449 Crivellari: Necessità di una maggiore promozione e valorizzazione del sistema fluviale padano-veneto.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Relativamente al sistema idroviario Padano-Veneto nella sua totalità – da Casale Monferrato al Mare Adriatico, passando per Pavia, Piacenza, Cremona e Mantova e includendo il canale Fissero-Tartaro-Canal Bianco, la sezione da Cremona a Milano (Pizzighettone-Truccazzano) e quella da Mantova a Ferrara – segnalo che esso, come da Regolamento europeo n. 1315/2013, è ricompreso nella rete transeuropea di trasporto di rango « Core » e ancor più nel Corridoio multimodale prioritario Mediterraneo.

Tale sistema comprende anche i nodi portuali fluviali centrali di Cremona, Mantova, Ravenna, Venezia e Trieste e quelli globali di Chioggia, Milano, Monfalcone, Porto di Levante, Porto Nogaro e Rovigo, nonché gli interporti globali di Mantova e Rovigo e quello centrale di Milano.

Per quanto premesso, il sistema idroviario del Nord Italia rientra appieno nel quadro programmatico non solo di valenza nazionale ma anche di rilevanza europea.

Pertanto, ad azioni e misure volte a favorire la crescita del trasporto combinato sostenibile attraverso un'efficiente catena logistica, nel rispetto dell'ambiente e con l'obiettivo di uno sviluppo del territorio e del sistema produttivo, si potrà dar seguito con gli strumenti e le risorse destinate allo sviluppo di tali reti, nel rispetto dei requisiti imposti dai regolamenti vigenti.

A sostegno di ciò, informo che il MIT ha sostenuto e sviluppato progettualità rivolte alla modalità del trasporto fluviale sin dalla precedente programmazione 2007-2013.

Sono state infatti co-finanziate proposte progettuali relative a studi e interventi fisici che interessano l'asta idroviaria in argomento. A completamento delle informazioni, si possono citare i seguenti progetti:

studi per il miglioramento infrastrutturale del sistema fluviale del nord Italia;

studio per lo sviluppo dell'operabilità del RIS (*River Information System*) nel sistema idroviario dell'Italia del Nord;

progetto preliminare per migliorare la navigabilità del sistema idroviario del Po dal porto di Cremona al mare Adriatico;

progettazione del canale idroviario Cremona-Milano;

lavori di riqualificazione dell'idrovia ferrarese e collegamento con il sistema idroviario padano-veneto;

progettazione di interventi per l'eliminazione delle strozzature e dei colli di bottiglia lungo l'asta idroviaria nell'ambito cittadino di Ferrara.

Infine, per dare continuità alle azioni anzidette, sono state altresì sostenute le seguenti proposte, nell'ambito del recente bando TEN-T a valere sui fondi del *Connecting Europe Facility* (CEF), primo della nuova programmazione 2014-2020, la cui scadenza di presentazione delle domande era fissata al 3 marzo scorso:

rimozione dei colli di bottiglia fisici localizzati sul sistema idroviario Padano-Veneto per conseguire gli *standard* di classe V;

prosecuzione degli studi per il miglioramento e l'interconnessione dei sistemi nazionali RIS (*River Information System*) in Italia.

Gli esiti del processo di selezione da parte della Commissione europea saranno resi noti a luglio 2015.

Proprio in coerenza con gli indirizzi europei, il Governo ha fissato, nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2015-2018, le linee programmatiche per lo sviluppo dell'integrazione tra i nodi portuali, aeroportuali, intermodali e urbani con i 4 Corridoi multimodali TEN-T che attraversano l'Italia.

ALLEGATO 4

5-04550 Prodani: Ipotesi di cessione, da parte dell'Autorità portuale di Trieste, di quote della società concessionaria del servizio di movimentazione ferroviaria all'interno del porto.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle perplessità espresse in ordine alla cessione delle quote del capitale sociale della Società Adriafer, interamente partecipata dall'Autorità portuale di Trieste, nonché in merito sia alla opportunità di una parziale privatizzazione della predetta società, stante la strategicità delle funzioni da essa svolte, sia al rispetto degli accordi internazionali vigenti nei porti franchi, evidenzio quanto segue.

La Società Adriafer s.r.l. gestisce in esclusiva la manovra ferroviaria cosiddetta secondaria all'interno dell'intero comprensorio portuale di Trieste, attraverso una organizzazione sinergica con i vettori ferroviari e con la totalità dei *terminal operator*.

La procedura di dismissione avviata dall'Autorità portuale di Trieste per la cessione delle quote di maggioranza (in misura pari o superiore al 51 per cento) del capitale sociale di Adriafer, già giudicata legittima dal Tribunale di Trieste con sentenza n. 576 del 2012, segue il dettato dell'articolo 23, comma 5, della legge 84/1994 – in base al quale le autorità portuali istituite nei porti in cui le organizzazioni portuali svolgevano i servizi di interesse generale di cui all'articolo 6, comma 1,

lettera c), della medesima legge, possono continuare a svolgere in tutto o in parte tali servizi, escluse le operazioni portuali, promuovendo anche la costituzione di una o più società tra le imprese operanti nel porto, riservandosi una partecipazione comunque non maggioritaria – nonché le indicazioni della Sezione di controllo sugli enti della Corte dei conti. Infatti, con deliberazione n. 119 del 2013 detta Sezione ha stigmatizzato il mantenimento della totalità della partecipazione azionaria in società che gestiscono servizi di interesse generale come una delle principali criticità nella gestione degli esercizi 2011-2012 da parte dell'Ente.

In merito, infine, a una possibile incompatibilità della cessione in argomento con quanto disposto dall'articolo 9, comma 2, e dall'articolo 10 dell'allegato VIII al Trattato di Pace di Parigi del 1947, occorre far presente che la cessione delle quote non implica la rinuncia ai poteri di controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, in merito alle quali la medesima Autorità resta competente *ex* articolo 6, comma 1, lettera c), della citata legge n. 84 del 1994.

ALLEGATO 5

5-04651 Matarrese: Inserimento della tratta ferroviaria Ancona-Bari nell'ambito del corridoio di trasporto transeuropeo ScanMed (Scandinavia Mediterraneo).**TESTO DELLA RISPOSTA**

Nell'ambito del processo di co-decisione sui nuovi regolamenti relativi alle reti TEN-T, il MIT si è fatto promotore di numerose iniziative volte a sostenere l'estensione del Corridoio Baltico-Adriatico verso sud, lungo la costa adriatica.

Ha infatti chiesto l'inclusione della linea ferroviaria adriatica nella rete centrale (*Core Network*) per il suo significato di raccordo del sistema portuale e di complementarietà nei flussi di trasporto merci tra nord e sud, lungo la dorsale adriatica, per favorire la piena integrazione delle regioni adriatiche nel Corridoio e la circolazione delle merci nella suddetta rete.

In questo intento, sono stati conseguiti parziali successi; infatti, ad oggi, la sezione compresa tra Trieste e Ravenna, in quanto parte del Corridoio Baltico-Adriatico, appartiene alla Rete centrale, come le sezioni ferroviarie Bologna-Ancona e Napoli-Bari-Taranto che fanno parte del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Per contro, la sezione a sud di Ancona fino a Foggia risulta compresa nella Rete globale (*Comprehensive network*), così come la sezione da Bari fino a Lecce.

Il tema dell'inclusione dell'intero tracciato della linea costiera adriatica è stato affrontato in numerose occasioni, a partire dall'incontro bilaterale del 6 maggio 2011 a Bruxelles. L'istanza è stata poi avanzata nell'ambito di successivi incontri bilaterali con la Commissione europea, nelle riunioni presso il Consiglio europeo UE, nonché in occasione del Consiglio Trasporti e Telecomunicazioni del 7 giugno 2012. L'esito del negoziato non ha permesso di

ottenere l'inserimento per intero della linea ferroviaria adriatica nella Rete centrale, in quanto la rigorosa metodologia europea non consente la connessione di nodi prioritari all'interno della Rete centrale mediante rami di rete che presentino tracciati paralleli tra di loro, come avviene, nel caso di specie, tra la dorsale centrale AV/AC e la linea adriatica; inoltre, la linea ferroviaria adriatica non risulta compresa nella Rete *Core*.

L'inclusione della Linea adriatica nella Rete centrale e, nello specifico, della sezione Ancona-Foggia, avrebbe quindi determinato, per il criterio sopra detto, l'esclusione della sezione trasversale Bari-Napoli che collega il nodo di Bari alla dorsale centrale e che appartiene al corridoio prioritario Scandinavia-Mediterraneo e quindi alla Rete *Core*.

La sezione Bari-Lecce, invece, in quanto connessione di un nodo *Core* (Bari) con un nodo non avente le caratteristiche di nodo prioritario (Lecce), non è includibile nella Rete centrale e conseguentemente in un Corridoio prioritario. Ciò detto, la Commissione europea ha poi deliberato di estendere il corridoio Scandinavia-Mediterraneo sia verso Ancona, attraverso il collegamento con Bologna, che verso Taranto, attraverso il collegamento con Bari e, per quanto riguarda il versante tirrenico, ha esteso il medesimo corridoio verso i porti di La Spezia e di Livorno, attraverso il nodo di Firenze.

Nonostante, quindi, la dorsale adriatica non risulti per intero nella Rete TEN-T *Core* e non risulti ricompresa in alcuna sezione dei quattro corridoi prioritari che

attraversano l'Italia, si può affermare che i porti italiani prioritari che si affacciano sulla costa adriatica sono tutti raccordati ai predetti corridoi e precisamente: Trieste, Venezia e Ravenna tramite il Corridoio Baltico-Adriatico, Ancona, Napoli, Gioia Tauro, Bari e Taranto tramite il Corridoio Scandinavia-Mediterraneo.

In conclusione, rispetto all'intero tracciato della linea adriatica, le sezioni comprese tra Ancona e Foggia e tra Bari e Lecce risultano ad oggi inserite nella Rete TEN-T *Comprehensive* (Rete globale), e pertanto possono concorrere all'ottenimento di contributi comunitari, sia pure nella misura del 5 per cento dei fondi disponibili, nonché all'utilizzo degli strumenti innovativi finanziari, quali i *project bond*.

Una strategia di crescita dei distretti produttivi consente, infatti, una maggiore articolazione fra i diversi strumenti d'intervento a disposizione dell'Unione europea, al di là dei meri stanziamenti destinati alla politica di coesione. Questo vale, in particolare, per la Banca europea per gli investimenti (BEI), che, con le opportune garanzie, si può anche aprire a realtà regionali e, soprattutto, macro-regionali.

Cionondimeno, si darà seguito all'intento di promuovere l'inserimento delle sezioni mancanti, utilizzando le opportunità offerte dai regolamenti TEN-T, che lasciano aperta la possibilità di effettuare periodiche revisioni, di cui la prima, per la Rete *Core*, è fissata al momento al 2023.

Si fa presente che l'attuale Programmazione 2014-2020 a livello europeo ha aperto un nuovo capitolo nella cooperazione territoriale e rappresenta, altresì, un'opportunità da cogliere prontamente. Seppur, infatti, la dotazione finanziaria del CEF sia presumibilmente in procinto

di essere ridotta di 3,3 miliardi di euro, l'Italia ritiene ci siano ancora le condizioni per realizzare una rete prioritaria che rispetti gli ambiziosi requisiti indicati nelle *Guidelines* e nel CEF.

Esistono, quindi, le premesse affinché la programmazione europea dell'attuale programma quadro assicuri il sostegno finanziario agli interventi che saranno ritenuti compatibili con l'attuale situazione di bilancio e che siano volti a dare attuazione alle potenzialità espresse dal sistema portuale e interportuale adriatico-ionico, il quale svolge un ruolo importante per l'approvvigionamento e l'accesso ai mercati esteri, non solo delle regioni che affacciano sul Mare Adriatico ma di tutto il Mediterraneo e del Medio Oriente. Inoltre, il tema della cooperazione tra le regioni adriatiche si è posto all'attenzione del MIT sin dagli anni '90, quando fu costituita l'Iniziativa Adriatico-Ionica tra l'Italia e i paesi dei Balcani occidentali.

Senza dubbio, è stato con l'avvento dell'approccio macro-regionale, sviluppato nel corso degli ultimi anni, che la cooperazione economica e culturale ha acquistato un notevole rilievo, soprattutto grazie all'impegno profuso dalle regioni adriatiche italiane, che hanno mostrato di credere nelle opportunità offerte dalla mutata realtà geopolitica dei Balcani occidentali alla fine degli anni '90.

In questa prospettiva, i progetti di cooperazione territoriale, sostenuti anche dalla politica di coesione europea, rappresentano una opportunità imperdibile per recuperare le differenze e gli squilibri ancora esistenti tra le diverse regioni del Paese e per accompagnare la politica di ripresa economica e di crescita dell'occupazione.

ALLEGATO 6

5-05233 Arlotti: Interventi per favorire la mobilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche nella stazione di Rimini.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per rispondere ai quesiti posti, sono state assunte precise informazioni presso Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

La stazione ferroviaria di Rimini è dotata di due sottopassaggi, di cui uno centrale – attrezzato con scale fisse e al servizio di tutti i 7 binari – e uno lato sud – attrezzato con scale fisse e ascensori al servizio dei primi 3 binari, sui quali ferma peraltro l'80 per cento dei treni.

Al momento, RFI sta sviluppando un progetto per l'innalzamento dei marciapiedi funzionali ai binari dal 4 al 7, in analogia con quanto già realizzato per i binari 2 e 3. L'intervento è stato programmato sui prossimi finanziamenti e, compatibilmente con questi, sarà realizzato nel 2016. In questa occasione sarà verificata la fattibilità tecnica di completare il prolungamento del sottopasso lato sud – verificando le condizioni del manufatto esistente – e di realizzare scale fisse e ascensori per l'accesso ai binari dal 4 al 7.

Inoltre, RFI informa che l'assistenza alle persone con mobilità ridotta è sempre garantita, gratuitamente, attraverso il Circuito Sala Blu: nel 2014 sono state oltre

2.000 le persone che ne hanno usufruito, di cui 1.096 passeggeri con sedia a rotelle.

Quanto al trasporto biciclette, entro l'estate prossima saranno installati adeguati scivoli in acciaio nel sottopasso lato sud, che agevoleranno l'accesso ai binari 1, 2 e 3. Il montaggio di analoghi scivoli nel sottopassaggio centrale non risulta praticabile a causa delle dimensioni delle scale, che verrebbero ad essere eccessivamente ridotte rispetto al flusso viaggiatori. Tale problematica è stata già condivisa da RFI con regione Emilia Romagna e FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta).

Infine, in ordine al piano di abbattimento delle barriere nelle stazioni del bacino riminese e della riviera romagnola, RFI segnala che il progetto « 500 Stazioni », avviato dalla stessa RFI e da FS con una previsione di investimento complessivo di quasi 2 miliardi di euro per riqualificare le stazioni nazionali, prevede anche il coinvolgimento di circa 40 stazioni dell'Emilia Romagna; in particolare, per la riviera romagnola, le stazioni interessate dal progetto saranno Cattolica, Riccione, Bellaria e Cervia.