

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di contratto di programma 2012-2014 parte servizi, per la disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione della rete e delle attività di <i>safety, security</i> e navigazione ferroviaria, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA. Atto n. 21 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	107
ALLEGATO 1 (<i>Proposta di parere del relatore</i>)	114
ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di parere del gruppo MoVimento 5 stelle</i>)	117

INTERROGAZIONI:

5-00918 De Lorenzis: Assenza di collegamenti di trasporto ferroviario e aereo efficienti tra le città di Taranto e Roma	109
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	119
5-00940 Catalano: Efficacia e modalità di espletamento dei controlli sugli aeromobili rientranti nel programma SAFA (<i>Safety Assessment of Foreign Aircraft</i>)	110
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	121
5-01118 Fiorio: Servizi di biglietteria presso la stazione ferroviaria di Asti	110
ALLEGATO 5 (<i>Testo della risposta</i>)	123

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea. COM(2013) 409 final. (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e rinvio</i>)	110
--	-----

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.	
Audizione di rappresentanti di Eurispes – Istituto di studi politici economici e sociali (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	112

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	113
---	-----

AVVERTENZA	113
------------------	-----

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 13 novembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di

Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 9.15.

Schema di contratto di programma 2012-2014 parte servizi, per la disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione della rete e delle attività di *safety*, *security* e navigazione ferroviaria, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA.

Atto n. 21.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di contratto in oggetto, rinviato nella seduta del 30 ottobre 2013.

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.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA ricorda che nella scorsa seduta erano emerse richieste di chiarimento riguardo ai seguenti punti: disaggregazione dei dati relativi alle risorse destinate alla *safety*, alla *security* e alla navigazione; descrizione analitica degli eventi di forza maggiore per i quali non si applicano penalità a carico di RFI; assenza di descrizione e mancato riferimento al capitolo di bilancio per quanto riguarda i punti 6b e 14d della tabella 4 dello schema di contratto in esame; ammontare complessivo delle minori entrate per il gestore – disposte con DM 19 settembre 2013, motivazioni della decisione adottata e possibilità, per il gestore, di mantenere le attività di manutenzione e i servizi esistenti a fronte di minori entrate tariffarie; reperibilità delle risorse in misura pari a 720 milioni di euro mancanti in conto competenza; opportunità di rendere pubbliche le modalità con cui RFI gestisce la rete, anche con un sistema di dati aperti; vigilanza sulle scelte, operate dal gestore, di investire su tratte ferroviarie situate nel Mezzogiorno d'Italia.

Riguardo alla disaggregazione dei dati relativi alle risorse destinate alla *safety*, alla *security* e alla navigazione precisa che

le attività di *safety* sono quelle definite dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) nell'allegato A al decreto ministeriale 9 agosto 2012, n. 4 e precisamente: regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria; omologazione e certificazione dei materiali e dei prodotti connessi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario; prestazioni relative al monitoraggio ambientale e prestazioni sanitarie. Riguardo alla *security* fa presente che essa concerne la tutela del patrimonio e del trasporto ferroviario, la tutela delle persone presenti negli ambiti di competenza di RFI, la gestione del servizio di polizia ferroviaria « Polfer » e delle attività di protezione civile e le misure straordinarie di emergenza. Infine, per quanto concerne le attività di navigazione, precisa che esse sono relative ai servizi di traghettamento dei treni sulle rotte tra la penisola e la Sicilia e la Sardegna e si basano sull'impiego di una flotta di quattro navi (2 in linea sullo stretto di Messina, una in riserva e la quarta ferma per le manutenzioni).

Quanto alla definizione degli « eventi di forza maggiore » osserva che essi sono definiti al punto 2.8 dell'articolo 2 dello schema di contratto in esame, recante le definizioni. Osserva che si tratta di sospensioni disposte dalle autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica, manifestazioni, sommosse, attentati, epidemie, calamità naturali e guerre. Fa presente che il citato punto 2.8 – coerentemente con l'indirizzo giurisprudenziale – fa precedere la definizione sopra riportata dalla dicitura « a titolo esemplificativo e non esaustivo » al fine di tener in debito conto tutti gli eventuali altri possibili eventi riconducibili a quelli enumerati.

Quanto alle risorse di cui ai punti 6b e 14d dell'allegato 4 dello schema di contratto in esame, segnala che si tratta di risorse rese disponibili per riduzione delle spese correnti per manutenzione ordinaria della rete che, alla data di redazione del citato schema di contratto, attendevano una norma per essere utilizzate a compensazione dei costi relativi agli interventi di manutenzione straordinaria da soste-

nere negli anni 2012 e 2013 inclusi nel medesimo contratto. Rileva che, a seguito dell'articolo 7-ter della legge 24 giugno 2013, n. 71) dette risorse devono ancora essere assegnazione al capitolo 7122 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze.

Quanto alle minori entrate del gestore per la riduzione dei canoni da pedaggio, rileva che il decreto ministeriale che ha disposto tale riduzione ha avuto l'obiettivo di aggiornare – dato il tempo trascorso e l'evoluzione del comparto – il costo di pedaggio unitario sulle linee AV/AC praticati da RFI (14,7752 euro al km) con l'obiettivo di convergere con quelli mediamente praticati in Germania, Francia e Spagna (11,87 euro al km). Ricorda che il costo di pedaggio praticato da RFI era stato definito con specifico DM 18 agosto 2006 in 13,1196 euro al km ed assoggettato ad incremento automatico annuo nella misura non inferiore al 2 per cento in base a quanto disposto dall'articolo 1, comma 970 della legge finanziaria 2007. Fa presente che dalle elaborazioni svolte da RFI in sede di definizione del decreto ministeriale di revisione dei canoni di pedaggio risultano minori ricavi pari a 48 milioni di euro per il 2014, 51 per il 2015, 52 per il 2016, 53 per il 2017, 56 per il 2018, 58 per il 2019, 61 per il 2020 e 70 per il 2025. Rileva che detta riduzione è stata dichiarata dalla stessa RFI, nella nota di trasmissione delle risultanze derivanti dalla rideterminazione del canone in diminuzione del 15 per cento, compatibile con il necessario equilibrio economico finanziario dei conti del Gestore in quanto margini di sostenibilità potranno essere individuati sia nella rimodulazione della spesa per investimenti, con una diluizione su un arco temporale più ampio – dal 2018 al 2020 – (al riguardo rammenta le difficoltà realizzative delle opere di sotto attraversamento di Firenze e della stazione di Bologna, la definizione della tecnologia applicabile sulla tratta Roma/Firenze, il protrarsi della conclusione dei contenziosi, ecc.), sia attraverso una revisione dei termini di finanziamento, con un allunga-

mento della durata media dei contratti di prestito non ancora attivati. Sottolinea che, non esistendo nel contratto in esame alcuna prefissata correlazione tra costi di manutenzione e pedaggio richiesto alle imprese Ferroviarie, a salvaguardia del bilancio economico posto in capo al Gestore, è stato previsto che ogni proposta di revisione del canone di pedaggio risulti valutata congiuntamente tra Amministrazione e Gestore al fine di apprezzarne la congruità con i livelli di affidabilità comunque da assicurare alla rete. La citata memoria di RFI sulla compatibilità della riduzione del pedaggio assicura che detta congruità è stata accertata dal Gestore stesso.

In merito all'esatta quantificazione dei 720 milioni di euro e alla reperibilità degli stessi, il testo del disegno di legge di stabilità 2014, attualmente all'esame del Senato, prevede la relativa copertura per 500 milioni di euro per l'anno 2014; quanto alla reperibilità delle restanti somme (220 milioni di euro), fa presente che il Governo assicura il massimo impegno per trovare le risorse nei prossimi provvedimenti normativi. Quanto all'utilizzo di un sistema di dati aperti, nel ribadire una sempre più stringente vigilanza sull'operato e sulle scelte di RFI, si ritiene che tale richiesta in realtà esuli dal contenuto del Contratto di Programma RFI – parte servizi.

Quanto, infine, alla vigilanza da parte del Governo sulla scelta, operata dal gestore, delle tratte su cui investire, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti potrà certamente, nel suo atto di indirizzo politico, dare indicazioni sulle tratte da privilegiare, assicurando anche un'attenta vigilanza su di esse, le quali saranno ad ogni modo adottate nel rispetto della distribuzione territoriale delle risorse. In conclusione, ribadisce l'apertura del Governo a valutare eventuali valutazioni parlamentari che possano contribuire a migliorare la prima stesura del Contratto di programma RFI – parte servizi.

Michele MOGNATO (PD), *relatore*, nel ringraziare il rappresentante del Governo per le puntuali risposte fornite alle richieste emerse nel corso del dibattito, presenta una proposta di parere favorevole con condizioni (*vedi allegato 1*). Dichiaro in ogni caso la propria disponibilità ad integrare e modificare la proposta di parere per accogliere gli elementi forniti oggi dal sottosegretario e quanto verrà indicato dai colleghi nel prosieguo del dibattito.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che il gruppo del Movimento 5 Stelle ha presentato una proposta alternativa di parere (*vedi allegato 2*).

Ivan CATALANO (M5S) nel riservarsi di fornire un'illustrazione dettagliata dei contenuti della proposta di parere del proprio gruppo in una successiva seduta, esprime disaccordo riguardo a quanto affermato dal rappresentante del Governo riguardo al sistema *open data*, ovvero alla inopportunità di inserire nel contratto di programma una disposizione che obblighi RFI a rendere pubbliche le modalità di gestione della rete con un sistema di dati aperti, in quanto ritiene che il contratto di programma sia proprio la sede atta a contenere tale vincolo. Chiede quindi al sottosegretario quale sede giudichi più opportuna per l'inserimento di tale clausola.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA nel fare presente che il Governo condivide l'esigenza della piena trasparenza nell'utilizzo dei dati da parte del gestore, ribadisce che non ritiene opportuno che tale clausola venga inserita nel contratto in esame, e si dichiara disponibile ad accogliere tale impegno nel caso fosse presentato un atto di indirizzo al riguardo.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 9.30.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 13 novembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 14.15.

5-00918 De Lorenzis: Assenza di collegamenti di trasporto ferroviario e aereo efficienti tra le città di Taranto e Roma.

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

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, che auspicava fosse più ampia e concernente l'organizzazione del servizio ferroviario soprattutto in quei territori la cui mobilità è disagiata a causa delle gravi carenze infrastrutturali. Riguardo allo svio del treno che avrebbe causato il grave ritardo oggetto dell'interrogazione, osserva che se si fosse trattato di uno svio programmato, non sarebbe a suo giudizio stata data adeguata e preventiva informazione ai viaggiatori, come avviene in altri Paesi europei più all'avanguardia nel sistema di comunicazione, anche attraverso la predisposizione di apposite applicazioni da scaricare sui dispositivi intelligenti, in grado di informare in tempo reale i viaggiatori di intervenute variazioni. Se invece si fosse trattato di uno svio non programmato, allora si sarebbe aspettato nella risposta anche l'elencazione delle iniziative intraprese da Trenitalia per evitare successivi analoghi accadimenti. Nel rilevare che la predisposizione di mezzi sostitutivi per permettere ai viaggiatori di raggiungere le destinazioni non sempre si rivelano efficaci, in quanto non garantiscono ai cittadini di raggiungere le proprie destinazioni nei tempi previsti, osserva che

sarebbe in ogni caso opportuno fare una valutazione generale sulla destinazione delle risorse, giudicando preferibile che siano fatti investimenti volti a garantire la mobilità sulle tratte meno redditizie piuttosto che sulla linea ad alta velocità Torino-Lione. Esprime, infine, insoddisfazione anche per quanto detto dal sottosegretario in relazione al piano nazionale degli aeroporti, di cui non si menziona lo stato di avanzamento né si enunciano precisi impegni da parte del Governo riguardo alla sua definizione.

5-00940 Catalano: Efficacia e modalità di espletamento dei controlli sugli aeromobili rientranti nel programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft).

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

Ivan CATALANO (M5S), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta resa dal sottosegretario. Rileva, tuttavia, che il controllo a campione effettuato sugli aeromobili non evita, a suo avviso, la possibilità che si incorra in incidenti gravi. Al riguardo fa presente che l'incidente oggetto della propria interrogazione avrebbe potuto avere conseguenze assai più serie, dal momento che l'aeromobile ha perso alcuni pezzi sia al momento del decollo sia al momento del successivo atterraggio di emergenza. Invita quindi il Governo ad adoperarsi nelle sedi opportune per far sì che i controlli sugli aeromobili possano riguardare il maggior numero di mezzi possibile, al fine di implementare la sicurezza del volo ed evitare per quanto possibile incidenti aerei.

5-01118 Fiorio: Servizi di biglietteria presso la stazione ferroviaria di Asti.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Massimo FIORIO (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta resa, di cui si dichiara parzialmente soddisfatto, rileva che qualora le macchine erogatrici presentino guasti e siano quindi nella condizione di non poter stampare i biglietti ferroviari, si crea un notevole disagio soprattutto nei giorni festivi, durante i quali gli utenti non possono servirsi degli sportelli di biglietteria ubicati nella stazione.

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

La seduta termina alle 14.35.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Mercoledì 13 novembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 14.35.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea. COM(2013) 409 final.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 6 novembre 2013.

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

Così rimane stabilito.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA volendo illustrare le principali criticità rilevate nella proposta di regolamento in esame, segnala che con riferimento alla conformità ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità, tenuto conto del fatto che, in tema di ripartizione generale delle competenze, l'articolo 4, paragrafo 1 e l'articolo 5, paragrafo 2, del TUE stabiliscono che la competenza normativa *in subiecta materia* spetta agli Stati membri mentre le competenze dell'Unione Europea si riferiscono alla definizione delle norme procedurali, l'elaborazione di disposizioni riguardanti il settore dello spazio aereo e della sicurezza aerea non sembra rientrare direttamente nelle prerogative esclusive dell'Unione europea. Al riguardo fa presente, infatti, che i poteri attribuiti alla Commissione in base agli articoli 65-ter e 65-quater, richiamati espressamente dagli articoli 5, 6, 7, 8, 8-bis, 8-ter, 8-quater, 9, 10, 14, 25 e 64, come modificati da questo progetto di norma, andrebbero ad incidere su quelli degli Stati Membri. Rileva che la proposta, inoltre, seguendo il regime istituito dagli articoli 290 e 291 del TFUE e dal regolamento (CE) n. 182/2011, che disciplina l'uso di atti di esecuzione e atti delegati (articolo 65-ter e 65-quater della proposta), presenta un contenuto ed una forma, che sembra eccedere gli obiettivi fissati dai trattati istitutivi dell'Unione Europea.

Relativamente alle nuove previsioni afferenti al modello organizzativo dell'EASA, atteso che non vi è stata una specifica consultazione pubblica, rileva una discrasia con quanto previsto dai Trattati europei in relazione ai compiti della Commissione, che risultano estremamente potenziati. Sottolinea che, oltre alla modifica della denominazione dell'Agenzia da Agenzia Europea della Sicurezza Aerea ad Agenzia Europea dell'aviazione, la proposta in esame sembra rafforzare il ruolo della Commissione europea che assumerebbe il controllo delle nomine del direttore esecutivo e dei vice direttori esecutivi, figure oggi non previste nell'organico dell'Agenzia, nonché un ruolo più rilevante

nelle procedure di valutazione e nell'adozione di atti delegati per la definizione delle modalità applicative di diritti e commissioni. Queste nuove previsioni ritiene che potrebbero superare quanto previsto dai Trattati europei in relazione ai compiti della Commissione, limitando l'ingerenza degli Stati membri sul tema della sicurezza aerea e nella individuazione dei connessi requisiti essenziali. In conclusione, attesa l'ampiezza dei poteri che potrebbero essere riconosciuti alla Commissione, anche se in un'ottica di efficientamento e di maggiore rapidità nell'azione amministrativa, rappresenta una serie perplessità, con particolare riferimento alla parte relativa agli atti delegati.

Per quanto riguarda la parte dell'articolo relativa ai fornitori dei servizi di navigazione aerea, pur nella volontà di assicurare una redazione più coordinata delle norme tecniche armonizzando i campi di applicazione del regolamento EASA e dei Regolamenti sul Cielo Unico, fa presente alcune criticità relativamente ai riflessi dell'applicazione della proposta sui fornitori di servizi di navigazione aerea militare (fornitori di servizi non certificati). Osserva che la modifica prevista all'articolo 1, infatti, includerebbe l'applicazione delle norme alla base della certificazione anche ai fornitori di servizi militari che operano in aeroporti/spazi aerei dove il traffico aereo generale rappresenta la maggioranza, introducendo un nuovo criterio quantitativo non contemplato dalla normativa precedente. In particolare, rileva che un fornitore privo di certificazione secondo la normativa civile, come attualmente l'Aeronautica Militare, sarebbe impossibilitato, secondo la nuova regolamentazione, a fornire i servizi di navigazione aerea, sia di rotta che di terminale, in caso di prevalenza del traffico civile. Ciò peraltro potrebbe determinare incertezza nei criteri di utilizzo e designazione dei fornitori militari o civili, specialmente negli spazi aerei ove si manifesta la necessità di utilizzo del fornitore militare. Inoltre, la proposta normativa

prevede l'obbligo per i fornitori militari di adeguarsi alla normativa europea se più del 50 per cento del traffico da lui servito vola secondo le norme del GAT. In base a ciò i *provider* militari dovrebbero acquisire le certificazioni civili laddove il traffico civile superi il 50 per cento del totale con particolari ripercussioni negli scali militari (come Pisa, Trapani e Grosseto) ma anche quelli civili non ancora transitati ad ENAV (come Ciampino Verona, Treviso, Brindisi e Rimini) per l'impossibilità dell'aeronautica di svolgere l'attività di controllo del traffico aereo per velivoli civili presso tali scali, bloccando di fatto il traffico civile in quegli scali.

Per tutto quanto sopra esposto avverte che è stata comunicata l'opportunità di procedere ad un ulteriore confronto tra gli Stati membri per la discussione degli elementi critici delle modifiche regolamentari proposte e per l'individuazione di soluzioni condivise.

Ivan CATALANO (M5S), nel condividere le perplessità evidenziate dal Governo, fa presente che nel corso della missione effettuata da una delegazione della Commissione al Centro di controllo d'area dell'Enav, alla quale ha partecipato, è emersa, a seguito di alcuni contatti intercorsi con il personale militare, una criticità relativa alla questione della certificazione dei *provider* militari contenuta nella proposta di regolamento in esame. Auspica quindi che nel corso dell'audizione del relatore della proposta al Parlamento europeo, David Sassoli, vengano forniti adeguati chiarimenti al riguardo e preannuncia la presentazione di proposte da parte del gruppo del Movimento 5 Stelle che potranno essere recepite nel documento finale della Commissione.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA, a tale proposito, atteso che molte delle disposizioni contenute nella proposta afferiscono ad attività militari, giudica opportuno coinvolgere nella discussione della proposta anche il Ministero della Difesa, in quanto dagli atti in possesso non risulta essere stato sentito dall'Ufficio coordina-

mento politiche UE della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.45.

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 13 novembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 15.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti di Eurispes – Istituto di studi politici economici e sociali.

(Svolgimento e conclusione).

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

Introduce, quindi, l'audizione.

Carlo TOSTI, *direttore dell'Osservatorio Eurispes sulla mobilità e i trasporti* e Luca MASCIOLA, *direttore del Comitato scientifico dell'Osservatorio Eurispes sulla mobilità e i trasporti*, svolgono una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Ivan CATALANO (M5S), Paolo COPPOLA (PD) e Paolo GANDOLFI (PD).

Carlo TOSTI, *direttore dell'Osservatorio Eurispes sulla mobilità e i trasporti* e Luca

MASCIOLA, direttore del Comitato scientifico dell'Osservatorio Eurispes sulla mobilità e i trasporti rispondono ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META, presidente, ringrazia i rappresentanti Eurispes – Istituto di studi politici economici e sociali per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.35.

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

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.35 alle 15.45.

AVVERTENZA

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

SEDE REFERENTE

*Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali.
C. 730 Velo ed altri*

ALLEGATO 1

Schema di contratto di programma 2012-2014 parte servizi, per la disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione della rete e delle attività di *safety, security* e navigazione ferroviaria, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA. Atto n. 21.

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di contratto di programma 2012-2014 parte servizi, per la disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione della rete e delle attività di *safety, security* e navigazione ferroviaria, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA (Atto n. 21);

premessi che:

in conformità con le previsioni del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 e con quanto prescritto nella delibera CIPE n. 4/2012 del 20 gennaio 2012, con cui è stato approvato il contratto di programma – parte investimenti, aggiornamento 2010-2011, è stato predisposto lo schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI SpA, concernente la parte servizi, relativo agli anni 2012-2014;

nel corso dell'esame da parte della Commissione sono state avanzate numerose osservazioni e richieste di chiarimento al Governo sullo schema di contratto di programma in esame;

è stato osservato che l'articolo 4 dell'atto di concessione, di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000, prevede che il contratto di programma sia stipulato

per una durata non inferiore a cinque anni, pur essendo aggiornabile e rinnovabile anche annualmente;

l'articolo 5 dello schema di contratto di programma prevede l'obbligo per il Gestore di conseguire a regime un risparmio di spesa sulle attività di manutenzione di circa 250 milioni di euro per anno, senza precisare le modalità con cui possa essere raggiunto tale obiettivo;

l'articolo 7, paragrafo 5, prevede una procedura di silenzio-assenso, per cui, in assenza di un'accettazione espressa da parte del Ministero entro sessanta giorni dalla proposta del Gestore o di una proposta alternativa da parte del Ministero medesimo, il Gestore, in caso di copertura finanziaria inferiore a quella indicata nell'allegato 4 del contratto, può procedere ad attuare le misure da esso stesso proposte in termini di linee da gestire con un minor livello di disponibilità;

da tali misure emerge il rischio che nell'ambito della rete siano individuate tratte di minor pregio, per le quali ridurre la manutenzione o addirittura prospettare una dismissione dal servizio ferroviario;

come già evidenziato nel parere espresso dal CIPE, l'importo di 720 milioni di euro per l'anno 2014 si riferisce a fabbisogni non correlati a una specifica copertura finanziaria, per cui gli obblighi assunti dal Gestore in riferimento al pro-

gramma di manutenzione straordinaria per il 2014 devono intendersi subordinati all'individuazione di tale copertura;

l'articolo 7, paragrafo 6, ipotizza una rimodulazione del canone di accesso alla infrastruttura ferroviaria, in relazione alla quale potranno essere riviste la quota di copertura di costi e il perimetro di rete oggetto di contribuzione, senza che siano indicati i criteri in base ai quali saranno assunte tali decisioni e ne sarà definita la misura, anche in relazione alle competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

l'articolo 8, paragrafo 7, stabilisce con una formulazione eccessivamente indeterminata le fattispecie per le quali il Gestore può, a suo insindacabile giudizio, apportare variazioni agli interventi di manutenzione straordinaria programmati;

l'articolo 9, paragrafo 5, prevede che l'importo complessivo di tutte le eventuali penali a carico del Gestore non possa superare per ciascun anno il limite massimo del 2 per mille delle risorse annualmente erogate al Gestore medesimo ed esclude l'applicazione di penali nel caso di « eventi di forza maggiore », che all'articolo 2, paragrafo 2.8, sono definiti in modo esemplificativo e non esaustivo;

l'articolo 10, paragrafo 3, dispone che, nell'ambito delle attività di vigilanza di competenza del Ministero, l'accesso agli atti e documenti e l'accesso alle linee, ai cantieri e agli impianti abbiano luogo « previo avviso » al Gestore;

l'articolo 10, paragrafo 5, prevede che le medesime attività di vigilanza siano finanziate a valere sulle risorse previste per l'esecuzione del contratto di programma, nella misura dello 0,5 per mille di tali risorse e nel parere espresso dal CIPE si richiede lo stralcio di tale clausola;

in relazione a tali osservazioni e richieste di chiarimenti il Governo:

a) ha fatto presente, in primo luogo, che lo schema di contratto di programma segue un'impostazione innovativa,

in quanto si passa da un corrispettivo dimensionato in modo forfetario in ragione della spesa storica riconosciuta al Gestore ad un corrispettivo dimensionato in diminuzione rispetto a tale spesa, in rapporto ad un percorso di efficientamento delle attività del Gestore stesso;

b) ha segnalato che la durata triennale è giustificata dalla corrispondenza con la durata del bilancio programmatico dello Stato, in relazione al quale sono individuate le risorse di cui il contratto di programma prevede l'erogazione al Gestore;

c) ha rilevato che le previsioni recate dal contratto di programma comportano l'obbligo per il Gestore di articolare la spesa manutentiva sulle diverse linee della rete in maniera sostanzialmente proporzionale al traffico attuale e prevedibile in futuro e ai connessi ricavi di esercizio, fermo restando in ogni caso il mantenimento di adeguati livelli di sicurezza; ha peraltro affermato in modo categorico che è escluso che questa impostazione del contratto di programma possa permettere una gestione della rete ferroviaria tale da determinare, nell'articolazione della rete stessa, tratte di minor pregio destinate alla dismissione dal servizio ferroviario;

d) ha precisato che l'importo massimo annuo delle eventuali penali a carico del Gestore previste dal contratto risulta pari a oltre 10 milioni di euro,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) con riferimento all'articolo 2, paragrafo 2.8, sopprimere le parole: « a titolo esemplificativo e non esaustivo: »; il Governo potrà valutare l'opportunità di integrare la definizione di « eventi di forza maggiore », di cui al medesimo paragrafo 2.8 con ulteriori fattispecie, in ogni caso puntualmente determinate;

2) con riferimento all'articolo 5, paragrafo 12, garantire che la revisione delle logiche di manutenzione della rete ferroviaria, sulla base di criteri connessi al grado di utilizzo dell'infrastruttura, non possa in qualche modo pregiudicare la sicurezza e un livello adeguato di manutenzione per le tratte meno utilizzate;

3) con riferimento all'articolo 7, paragrafo 6, precisare che l'eventuale revisione del canone per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria sia effettuata con procedure tali da tener conto delle competenze spettanti, per quanto attiene la definizione dei criteri di determinazione del canone, all'Autorità di regolazione dei trasporti e prevedere che l'eventuale revisione in aumento del canone a carico degli operatori sia correlata a una corrispondente riduzione delle risorse finanziarie che il Ministero si impegna a corrispondere al Gestore;

4) con riferimento all'articolo 8, paragrafo 7, sopprimere le parole: « da esigenze di carattere eccezionale, » e sostituire le parole: « , da prescrizioni ANFS, ecc. » con le seguenti: « e da prescrizioni ANFS. »;

5) con riferimento all'articolo 9, riformulare il paragrafo 5 in modo da incrementare il limite massimo dell'importo complessivo annuo delle penali, rendendolo più adeguato rispetto all'importo complessivo dei finanziamenti a carico dello Stato previsti dal contratto di programma;

6) con riferimento all'articolo 10, al paragrafo 3 sopprimere le parole: « , previo avviso, »;

7) con riferimento al medesimo articolo 10, sopprimere il paragrafo 5.

ALLEGATO 2

Schema di contratto di programma 2012-2014 parte servizi, per la disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione della rete e delle attività di *safety, security* e navigazione ferroviaria, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA. Atto n. 21.

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL
GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di contratto di programma 2012-2014 parte servizi, per la disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione della rete e delle attività di *safety, security* e navigazione ferroviaria, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA (Atto n. 21);

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) che all'articolo 5, comma 1, venga inserito il seguente periodo: « il Gestore si obbliga altresì, nell'ambito delle disposizioni in tema di monitoraggio delle risorse e delle performance di rete, di cui all'articolo 8, a prevedere che lo strumento individuato per la gestione della circolazione, ovvero la Piattaforma Integrata Circolazione (PIC), utilizzi un formato dei dati di tipo aperto, così come definito dall'articolo 68 comma 3 lettera *a*) del codice dell'amministrazione digitale di cui al Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82 e successive modifiche ed integrazioni; »

2) che, all'articolo 5, comma 5, venga aggiunto il seguente periodo: « Altresì il Gestore si obbliga a trasmettere al Ministero i dati riguardanti la cartografia della

infrastruttura ferroviaria, le tracce orarie di dettaglio e le informazioni ad esse connesse, utilizzando un formato dei dati di tipo aperto, così come definito dall'articolo 68 comma 3 lettera *a*) del codice dell'amministrazione digitale di cui al Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82 e successive modifiche ed integrazioni. La cadenza di trasmissione dovrà essere determinata in funzione dell'aggiornamento del dato. »;

3) che, all'articolo 5, comma 10, venga aggiunto il seguente periodo: « Il Ministero, in ottemperanza a quanto indicato nel primo periodo, elaborerà un progetto di diffusione e riutilizzo pubblico di dati e informazioni trasmessi dal gestore, di cui al comma 1 e 5, rivolto a cittadini singoli o associati, Amministrazioni, imprese e centri di ricerca pubblici o privati. Questo progetto sarà parte di una strategia nazionale di Open Government e Open Data perseguita dal RFI in collaborazione con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il cuore delle informazioni pubblicate (e periodicamente aggiornate) sono i dati di cui al comma 1, 5, 8 e 13, che possono essere utilizzati in due modi: scaricati in forma di dataset « grezzo » e rielaborabile oppure visualizzati mediante grafici interattivi navigabili. »;

4) che, all'articolo 7, comma 6, in ottemperanza della lettera *b* comma 2

dell'articolo 37 del Decreto Legge 201/2011, le seguenti parole: « MIT-direzione generale per le infrastrutture ferroviarie e per l'interoperabilità » vengano sostituite con le seguenti: « L'autorità di regolamentazione dei Trasporti ». In caso di Mancato insediamento da parte dell'autorità, varranno le disposizioni dell'articolo 24 comma 1) lettera a) del Decreto Legislativo 69/2013 »;

5) che, nell'ambito del PIR « Progetto informativo della rete » elaborato da RFI ai sensi dell'Art.13 del D.Lgs 188/2003 », venga stabilito che RFI rispetti il principio di equità e non discriminazione nell'affidamento dei servizi manovra;

6) che, nella sezione relativa alle considerazioni, venga eliminata la lettera « X » riguardante le logiche di manutenzione della Rete ferroviaria al fine di non introdurre logiche manutentive orientate al mercato che rischierebbero, nella diversificazione delle attività di manutenzione,

di assicurare la messa in sicurezza e manutenzione delle tratte maggiormente frequentate, a scapito di quelle con un rapporto treni/giorno programmati inferiore;

7) che si proceda ad una definizione più dettagliata del termine « eventi di forza maggiore » di cui all'articolo 2, al fine di escludere le catastrofi naturali tra le cause di cui al comma 5 dell'articolo 6, ovvero tra i criteri stabiliti dal presente contratto che prevedono un impegno economico diretto da parte dello Stato, aggiuntivo rispetto a quello di cui nel presente schema di contratto;

8) che, in linea con quanto formulato dallo stesso CIPE, si proceda allo stralcio della clausola di cui all'articolo 10, comma 5, in base alla quale l'onere finanziario per l'espletamento delle attività di vigilanza e controllo è coperto dalle risorse previste per l'esecuzione del presente contratto nella misura dello 0,5 per mille di tali risorse.

ALLEGATO 3

5-00918 De Lorenzis: Assenza di collegamenti di trasporto ferroviario e aereo efficienti tra le città di Taranto e Roma.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione agli spiacevoli disagi segnalati dagli Interroganti, determinatisi a causa del notevole ritardo del treno Roma-Taranto nella giornata del 25 giugno scorso sono state assunte precise informazioni presso Ferrovie dello Stato.

In tale data, a seguito dello svio durante la notte di un treno merci nella Stazione di Formia, che ha comportato l'interruzione della circolazione, l'intercity 701 Roma – Taranto, come tutti gli altri treni di media-lunga percorrenza circolanti sulla linea, è stato instradato via Cassino, anziché via Formia, con fermate straordinarie a Cassino e Frosinone.

Nel corso del viaggio, il suddetto treno ha accumulato un sensibile ritardo, dovuto prevalentemente all'aumento dei tempi di percorrenza determinato dal diverso percorso effettuato, peraltro su una linea ed in un orario ad intenso traffico pendolare.

In conseguenza di tale circostanza, il treno corrispondente IC 702 Taranto – Roma delle ore 14, effettuato con il medesimo materiale rotabile in arrivo con il treno 701, è partito in ritardo.

Successivamente, sia alcune anomalie in corso di viaggio dovute ad inconvenienti tecnici infrastrutturali (avaria all'impianto di segnalamento - posto di movimento Maggioni), sia il maggior tempo occorso per il servizio viaggiatori in alcune stazioni, sia la variazione della traccia oraria che ha modificato i tempi di ingresso/egresso nel nodo di Napoli, oltre al rallentamento prescritto nell'attraversamento della tratta interessata dallo svio, nel frattempo resa operativa con un unico bina-

rio, hanno determinato un ulteriore aggravio del ritardo del treno di cui trattasi.

Al fine di limitare il disagio dei viaggiatori coinvolti in tale circostanza, Trenitalia ha informato di aver potenziato, durante l'intera giornata dello scorso 25 giugno, il servizio di assistenza alla clientela nelle stazioni di Roma Termini, Napoli Centrale, Latina, Formia, Frosinone e Cassino.

Inoltre, sono stati allestiti servizi sostitutivi con bus tra Latina e Frosinone e tra Formia e Cassino e resi disponibili alcuni taxi per ulteriori diverse destinazioni; nelle stazioni di Napoli e Salerno sono stati predisposti presidi dedicati, che hanno informato e assistito la clientela coinvolta; l'impianto di Napoli ha prolungato il proprio orario fino al termine dell'emergenza.

Nella stazione di Taranto, altresì, presso il presidio di biglietteria e assistenza, fin dalle ore 6.10 (orario di apertura al pubblico) del 25 giugno, sono state rese disponibili le informazioni relative allo svio del treno merci; gli operatori della biglietteria hanno informato, circa la possibile condizione disagiata del viaggio, e assistito la clientela sia dell'IC 700, in partenza da Taranto alle ore 7.50, che le persone in attesa dell'IC 701 da Roma, suggerendo, inoltre all'utenza in partenza con l'IC 702, una diversa soluzione di itinerario, con utilizzo da Bari dell'IC 704 delle 16.05 o del Frecciargento 9358 delle 18.17.

Devo, comunque, far presente che i collegamenti Intercity tra Roma e Taranto, costituiti attualmente da 3 coppie di treni, di cui una periodica, presentando un rap-

porto costi/ricavi negativo (a causa delle basse frequentazioni), sono inseriti nel Contratto di Servizio media-lunga percorrenza 2009-2014, stipulato tra MIT, MEF e Trenitalia.

Come è noto, la caratteristica dei treni oggetto del Contratto è quella di non essere economicamente sostenibili da parte di Trenitalia e, quindi, i Ministeri contraenti, nell'ambito delle risorse di cui dispongono, erogano corrispettivi in coerenza con quanto stabilito nel Piano economico-finanziario anch'esso inserito nel Contratto; pertanto, sia la programmazione dei servizi contrattualizzati, che comprende, fra l'altro, numero e tipologia dei collegamenti, itinerari e fermate, che la determinazione delle tariffe applicabili, vengono gestite in tale ambito: allo stato, la difficoltà ad inserire nuove relazioni nel perimetro dei servizi contribuiti deriva dalla carenza di previsione di risorse aggiuntive.

Sul fattore della qualità dei servizi dei collegamenti inseriti nel contratto di Servizio per la media e lunga percorrenza, il MIT può incidere, in primo luogo, in termini tariffari sulla base di quanto indicato dal citato atto negoziale: l'articolo 5, infatti, pone a carico della Società erogatrice la rilevazione dei valori degli

indicatori di qualità, i quali concorrono, unitamente ad altri elementi, alla determinazione dell'incremento tariffario dei servizi che compongono l'offerta sovvenzionata dallo Stato.

Inoltre, la puntualità dei collegamenti compresi nel Contratto di Servizio, qualora non assicurata secondo quanto contrattualmente previsto, contribuisce, unitamente agli altri fattori di qualità, alla determinazione di penali che vanno poi a ridurre l'ammontare delle risorse da versare all'impresa Ferroviaria.

Il MIT continuerà a vigilare, con rinnovato impegno, affinché vengano garantiti collegamenti adeguati ed efficienti.

Con riferimento, infine, al ruolo che il Governo intende affidare all'aeroporto di Taranto, ad oggi principalmente dedicato al settore cargo, come ho già avuto modo di riferire la scorsa settimana durante una seduta di sindacato ispettivo in questa Commissione, evidenzio che è nella sua fase finale un serrato e generale approfondimento con tutti i soggetti interessati, tra i quali figurano anche le Regioni, orientato ad individuare il ruolo e la caratterizzazione degli scali aeroportuali italiani e nel cui ambito sarà esaminato anche l'aeroporto « Arlotta », di Grottaglie.

ALLEGATO 4

5-00940 Catalano: Efficacia e modalità di espletamento dei controlli sugli aeromobili rientranti nel programma SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*).**TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli Onorevoli Interroganti portano all'attenzione la questione riguardante l'evento occorso in data 12 agosto 2013, sull'aeroporto di Milano Malpensa, all'aeromobile Airbus A320 marche di identificazione G-EZTC, operato dalla compagnia aerea *EasyJet*.

Al riguardo, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), ha fatto presente che nell'immediatezza dell'evento in questione, quale Autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano, ha aperto l'inchiesta di sicurezza di propria competenza, classificando il citato evento come inconveniente grave.

L'inchiesta di sicurezza, come previsto dal regolamento UE n. 996/2010, è finalizzata unicamente alla individuazione delle cause di un incidente/inconveniente grave, in un'ottica di prevenzione e quindi di miglioramento della sicurezza del volo.

L'evento in questione è avvenuto durante la quinta tratta della giornata, quando l'A320 G-EZTC operato da EasyJet subiva in decollo sulla pista 35R il distacco di alcuni pannelli della cappottatura del motore sinistro CFM-56.

Il velivolo rientrava successivamente all'aeroporto di partenza, atterrando sulla pista 35L, dove si registrava il distacco di ulteriori parti della medesima cappottatura a seguito dell'uso del reverse (inversore di spinta).

Sulla base delle prime evidenze acquisite dall'ANSV è stato possibile stabilire che l'inconveniente grave era stato ragionevolmente provocato dal mancato bloccaggio

della cappottatura motore al termine di un intervento manutentivo di linea, effettuato poco prima della partenza. L'inchiesta è comunque in corso per appurare i fattori che abbiano contribuito al mancato bloccaggio.

Inoltre, ANSV ha evidenziato che a seguito di una ricerca condotta dalla medesima per verificare l'esistenza di precedenti simili ha appurato che, in data 24 maggio 2013, ad un Airbus A319 operato dalla compagnia aerea British Airways era occorso un evento analogo a Londra Heathrow, causando nella circostanza un incidente per fuoco motore.

Sulla base di tale informazione, l'ANSV ha stabilito un contatto diretto con l'omologa Autorità investigativa britannica (UK AAIB), competente per l'inchiesta di sicurezza relativa al citato incidente occorso il 24 maggio, al fine di definire un piano coordinato d'azione.

In tal senso è stato quindi organizzato un incontro congiunto presso l'EASA (*European Aviation Safety Agency*), in quanto Autorità di certificazione dei prodotti Airbus, per conoscere gli intendimenti al riguardo di quest'ultima.

La riunione si è rivelata utile per individuare le possibili strategie finalizzate ad evitare che si ripetano eventi analoghi; conseguentemente, l'ANSV sta valutando la possibilità di emanare alcune raccomandazioni di sicurezza.

Preciso altresì che come affermato dall'Interrogante, l'aeromobile è sottoposto alla vigilanza e alla responsabilità dell'autorità nazionale inglese, *Civil Avia-*

tion Authority, ed i programmi di manutenzione sono affidati ad una società tedesca certificata secondo i regolamenti europei.

L'ENAC, è tenuto ad effettuare, sugli aeromobili in transito negli aeroporti nazionali, solo le ispezioni di rampa, che rientrano nel programma *Safety Assessment of Foreign Aircraft* (SAFA).

In ordine a detto programma SAFA sono state assunte precise informazioni presso l'ENAC.

Il SAFA è un'attività finalizzata a mantenere alti gli *standard* di sicurezza in Europa, al punto che la Commissione Europea ha inserito detto programma nel Regolamento Europeo n. 965/2012, rendendolo obbligatorio in tutti i Paesi UE.

I controlli SAFA vengono svolti sulla base di procedure concordate al livello Europeo, a cui ci si deve scrupolosamente attenere.

Tali ispezioni non vengono svolte su ciascun aeromobile, ma su un campione di questi, individuati secondo modalità codificate.

L'ENAC ha iniziato l'attività SAFA nel 2005, eseguendo circa 800 ispezioni l'anno.

Nel 2012 le ispezioni sono state 857 su 784 aeromobili appartenenti a 395 operatori diversi provenienti da 83 paesi.

I rilievi totali sono stati 929 tra i quali 314 (34 per cento) hanno richiesto un'azione correttiva prima del volo da parte dell'Operatore ispezionato.

In particolare, le ispezioni su *Easy Jet* sono state ventinove nel 2012 mentre, per il 2013, ventitré sino alla data dello scorso 8 novembre.

Con riferimento al caso specifico l'ENAC ha evidenziato che l'aeromobile richiamato nell'atto ispettivo non è rientrato nel campione degli aeromobili selezionati per l'ispezione.

ALLEGATO 5

5-01118 Fiorio: Servizi di biglietteria presso la stazione ferroviaria di Asti.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'Onorevole Interrogante porta all'attenzione la questione riguardante il servizio di biglietteria nella stazione di Asti.

Al riguardo, Ferrovie dello Stato, sentita al riguardo, ha fatto presente che durante la scorsa estate (a partire dal 22 luglio) la biglietteria della stazione di Asti è stata interessata – in via sperimentale – da un programma di riorganizzazione del servizio al pubblico che ha comportato una lieve modifica all'orario di apertura e la chiusura domenicale degli sportelli; di tale variazione è stata, peraltro, data ampia diffusione a livello locale.

Inoltre, Ferrovie dello Stato riferisce che la stazione di Asti, che, in particolare durante il periodo estivo, risente di un forte calo della richiesta di acquisto dei titoli di viaggio attraverso i canali tradizionali (biglietteria), è comunque usualmente caratterizzata da un flusso di clientela di tipo pendolare; studenti/lavoratori.

Pertanto, a seguito degli esiti della sperimentazione condotta, che non hanno evidenziato particolari criticità e in linea con un più ampio progetto di potenziamento dei servizi di vendita innovativi (*self service*, acquisti on line ecc.), nonché in coerenza con i volumi e le caratteristiche del traffico viaggiatori espresso dal bacino di Asti, si è ritenuto adeguato consolidare la nuova articolazione organizzativa della biglietteria di stazione, così come sperimentata durante la trascorsa estate.

Attualmente, nella stazione di Asti il servizio di biglietteria viene svolto attraverso l'apertura di due sportelli con orario continuato dalle 6.30 alle 20.20 il lunedì e

il venerdì; nelle giornate di martedì, mercoledì, giovedì e sabato il servizio viene effettuato, sempre con orario continuato dalle 6.30 alle 20.20, da uno sportello, a cui si aggiunge il servizio di un ulteriore sportello di supporto con orario 8.30-12.00 e 13.00-17.06.

Per l'utenza del territorio astigiano la vendita dei biglietti ferroviari viene inoltre assicurata da:

due emettitrici automatiche presenti in stazione che erogano titoli di viaggio sia della media/lunga percorrenza che del trasporto regionale, di cui una funzionante sia con contante che con moneta elettronica; in prospettiva è programmata l'installazione di ulteriori *self-service*;

punti vendita autorizzati all'emissione di titoli di viaggio regionali ubicati all'interno della stazione (tabaccheria/edicola);

otto Agenzie di Viaggio presenti nel territorio cittadino di Asti, di cui 5 facilmente raggiungibili dalla stazione; è attualmente in corso di perfezionamento il rapporto con un'ulteriore agenzia.

Va, infine, evidenziato che i biglietti ferroviari possono essere acquistati in qualsiasi momento attraverso il *sito web* di Trenitalia e che i biglietti del trasporto regionale del tipo cosiddetto « a fasce chilometriche » – non avendo scadenza e non essendo vincolati a specifiche stazioni di partenza o destinazione – possono essere acquistati con largo anticipo.

Infine, quanto alla Carta dei servizi a tutela del viaggiatore, pur dovendo rilevare che la verifica degli impegni previsti dalla Carta stessa non rientra nelle competenze del MIT, informo che sarà comunque cura di questo Ministero vigilare sul rispetto dei

predetti oneri che Ferrovie dello Stato si è volontariamente assunta nei confronti dei propri clienti, in materia di qualità, informazione, sicurezza, garanzia del trasporto e trasparenza dei servizi resi al passeggero.