

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-09204 Oliaro: Attendibilità dell'indagine demoscopica sul gradimento del servizio ferroviario locale, con particolare riguardo alla regione Umbria	268
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	281
5-09205 Franco Bordo: Necessità di installare sistemi innovativi di segnalamento dei treni sulla rete ferroviaria nazionale, con particolare riguardo al sistema satellitare Ersat ...	268
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	282
5-09206 Paolo Nicolò Romano: Riduzione dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco dei passeggeri sugli aeromobili	269
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	284
5-09207 Mognato: Modalità con le quali pervenire alla estromissione del transito delle grandi navi dal bacino di San Marco a Venezia	270
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	285
5-09208 Biasotti: Opportunità di prevedere una fermata nella stazione di Barletta per i treni che percorrono la tratta Milano-Lecce	270
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	286

RISOLUZIONI:

7-01032 Liuzzi: Completamento della linea ferroviaria Ferrandina-Matera e collegamento ferroviario della città di Matera con il versante pugliese.	
7-01042 Tullo: Completamento della linea ferroviaria Ferrandina-Matera e collegamento ferroviario della città di Matera con il versante pugliese.	
7-01044 Folino: Completamento della linea ferroviaria Ferrandina-Matera e collegamento ferroviario della città di Matera con il versante pugliese.	
7-01048 Biasotti: Completamento della linea ferroviaria Ferrandina-Matera e collegamento ferroviario della città di Matera con il versante pugliese (<i>Seguito della discussione congiunta e rinvio</i>)	270
7-01052 Meta: Adeguamento delle dotazioni tecnologiche di sicurezza delle reti ferroviarie regionali (<i>Discussione e rinvio</i>)	272

SEDE CONSULTIVA:

Modifiche al codice penale e al codice di procedura penale in materia di furto di materiale appartenente a infrastrutture destinate all'erogazione di energia, di servizi di trasporto, di telecomunicazioni o di altri servizi pubblici. Nuovo testo C. 2664 Lauricella (Parere alla II Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	275
<i>ALLEGATO 6 (Parere approvato)</i>	287

Norme per la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce e per il recupero e per la valorizzazione delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o sottoutilizzate. Nuovo testo unificato C. 72 Realacci e abb. – Rel. Simoni (Parere alla VIII Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	277
--	-----

SEDE REFERENTE:

Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati. C. 2436 Dell'Orco ed altri (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	280
--	-----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 21 luglio 2016. — 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 13.15.

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.

5-09204 Oliaro: Attendibilità dell'indagine demoscopica sul gradimento del servizio ferroviario locale, con particolare riguardo alla regione Umbria.

Adriana GALGANO (SCpI), illustra l'interrogazione in titolo.

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

Adriana GALGANO (SCpI) replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta. Rileva, infatti, che un numero così esiguo di interviste su un totale di 54 treni non costituisce un campione statisticamente rappresentativo e sottolinea ancora una volta con forza che, al di là delle indagini demoscopiche condotte da Trenitalia con

metodi discutibili, è palese ed evidente a tutti gli utenti della rete ferroviaria umbra lo scarso livello di qualità del servizio ferroviario prestato nel territorio regionale.

5-09205 Franco Bordo: Necessità di installare sistemi innovativi di segnalamento dei treni sulla rete ferroviaria nazionale, con particolare riguardo al sistema satellitare Ersat.

Franco BORDO (SI-SEL), illustra l'interrogazione in titolo, evidenziando che il tema della sicurezza della circolazione ferroviaria è diventato drammaticamente urgente dopo il disastro ferroviario sulla tratta Corato-Andria. Il Governo a suo giudizio deve considerare questo tema come una priorità assoluta, anche per quanto concerne la destinazione delle risorse finanziarie necessarie. Ritiene infatti paradossale che, come evidenziato nell'interrogazione, l'Italia possa vantare una posizione di eccellenza nella progettazione e realizzazione di sistemi di segnalamento dei treni, ma la rete ferroviaria italiana, con particolare riferimento a quella regionale, presenti carenze nelle dotazioni di sicurezza.

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

Franco BORDO (SI-SEL), replicando, nel ringraziare per la risposta, si dichiara tuttavia insoddisfatto, dal momento che ritiene che dalla risposta stessa emerga che il Governo non dedichi al tema della sicurezza delle ferrovie l'attenzione necessaria, tenuto conto della rilevanza e del-

l'impellenza di assicurare che le linee ferroviarie, in particolare quelle regionali, siano fornite di dotazioni tecnologiche adeguate sotto il profilo della sicurezza, come l'incidente ferroviario accaduto il 12 luglio sulla tratta Corato-Andria ha tragicamente messo in evidenza. Nella risposta al contrario è fornita soltanto una descrizione degli interventi attuati in passato, senza che in essa traspaia la consapevolezza delle carenze e dei ritardi che la mancanza dei necessari investimenti ha comportato per la sicurezza della rete ferroviaria, con specifico riferimento a quella regionale. Sotto questo profilo la risposta fornita dal rappresentante del Governo non offre indicazioni né assume impegni, per cui sembra che si debba ritenere che il Governo non intende affrontare la questione. Al contrario sono necessari e urgenti interventi strutturali di adeguamento della rete ferroviaria, in modo da garantirne la piena sicurezza.

Michele Pompeo META, *presidente*, esprime il proprio rammarico per il fatto che la Commissione Bilancio non abbia recepito nel testo del decreto-legge in materia di interventi finanziari per gli enti locali (decreto-legge n. 113 del 2016) la condizione contenuta nel parere che la Commissione Trasporti ha approvato nella seduta di ieri all'unanimità, con cui si chiedeva che fossero destinate in via prioritaria a interventi per la sicurezza le risorse relative al trasporto pubblico locale, compreso quello ferroviario, che si erano rese disponibili.

5-09206 Paolo Nicolò Romano: Riduzione dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco dei passeggeri sugli aeromobili.

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), illustra l'interrogazione in titolo, evidenziando altresì che l'intervento normativo introdotto nel decreto-legge in materia di interventi finanziari per gli enti locali (decreto-legge n. 113 del 2016) deve considerarsi assolutamente insufficiente, anzi una vera e propria derisione. Sottolinea altresì che

viene dato il nome di addizionale comunale a un'imposta destinata a svariate finalità, tra cui anche quella di garantire trattamenti integrativi alle indennità degli ex piloti e manager di Alitalia.

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

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), replicando, si dichiara del tutto insoddisfatto. Ribadisce che la disposizione introdotta all'articolo 13-*ter* del decreto-legge in materia di interventi finanziari relativi agli enti territoriali deve ritenersi così insufficiente da risultare un vero e proprio atto di derisione. La riduzione operata riguarda non l'addizionale, ma esclusivamente l'incremento di 2,50 euro disposta dal Governo Letta. Rimane comunque a carico dei passeggeri in transito negli aeroporti italiani la tassa pari a 6,50 euro e, nel caso di Roma, a 7,50 euro. Ancor più grave del fatto che la riduzione sia soltanto parziale, è che, sulla base dell'intervento predisposto dal Governo e inserito nel decreto-legge, tale riduzione si applica esclusivamente agli ultimi quattro mesi del 2016. Di conseguenza l'addizionale, come incrementata nel 2013, tornerà ad essere pagata dal 2017, per poi addirittura, sulla base di quanto previsto nell'emendamento del Governo, aumentare di 0,32 euro dal 2019. I cittadini pertanto si troveranno a pagare per prendere l'aereo una tassa pari, per ciascun volo, a 9,32 euro e, nel caso di Roma, a 10,32 euro. A suo giudizio avrebbe dovuto essere effettuato, anche in sede di legge di stabilità, un intervento strutturale su questa addizionale, piuttosto che una misura così incerta e di breve applicazione, che ha solo finalità propagandistiche. Sottolinea infine che, per quanto si parli di addizionale comunale, ai comuni aeroportuali spetta soltanto il 40 per cento del gettito di tale imposta, per di più da calcolarsi per la parte eccedente il rimborso di 30 milioni di euro annui destinati ad ENAV per i costi sostenuti per garantire la sicurezza dei propri impianti

e dei propri servizi. Occorre considerare che i comuni aeroportuali sono quelli che subiscono le conseguenze negative della presenza dell'aeroporto nel proprio territorio in termini di impatto ambientale, acustico e di sicurezza urbana. A suo giudizio pertanto questi comuni avrebbero diritto a una quota dell'addizionale ben maggiore.

5-09207 Mognato: Modalità con le quali pervenire alla estromissione del transito delle grandi navi dal bacino di San Marco a Venezia.

Michele MOGNATO (PD), illustra l'interrogazione in titolo.

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

Michele MOGNATO (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta. Auspica che si proceda con celerità nelle valutazioni delle varie ipotesi in campo, seppur senza tralasciare il necessario livello di approfondimento dei diversi progetti, al fine di pervenire rapidamente alla soluzione di un problema assai rilevante e sentito dal territorio.

5-09208 Biasotti: Opportunità di prevedere una fermata nella stazione di Barletta per i treni che percorrono la tratta Milano-Lecce.

Francesco Paolo SISTO (FI-PdL), illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando la illogicità della scelta operata da Trenitalia rispetto all'assenza della fermata nella stazione di Barletta, che è stata classificata come stazione di categoria «gold» e che serve un bacino di utenza di grandi dimensioni. Auspica pertanto che la risposta possa contenere elementi che riconoscano l'opportunità di adottare la soluzione prefigurata nell'atto di sindacato ispettivo di cui è firmatario.

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

Francesco Paolo SISTO (FI-PdL), replicando, si dichiara del tutto insoddisfatto della risposta che dà una triste conferma, per l'ennesima volta, della forte disattenzione che il Governo e la società Trenitalia dimostrano nei confronti del Sud, ancora una volta penalizzato. Fa presente che il bacino di utenza del territorio di Barletta è assai importante e giudica del tutto necessario che in quella stazione operi una fermata il più importante dei convogli ferroviari che lo attraversano, ossia il treno che percorre la tratta Milano-Lecce. Preannuncia le forti reazioni che si avranno sul territorio in relazione alla risposta resa dal rappresentante del Governo e auspica una pronta rivisitazione delle decisioni assunte dalla società di trasporto ferroviario in ordine alla questione da lui sollevata.

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

La seduta termina alle 13.40.

RISOLUZIONI

Giovedì 21 luglio 2016. — 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 15.50.

7-01032 Liuzzi: Completamento della linea ferroviaria Ferrandina-Matera e collegamento ferroviario della città di Matera con il versante pugliese.

7-01042 Tullo: Completamento della linea ferroviaria Ferrandina-Matera e collegamento ferroviario della città di Matera con il versante pugliese.

7-01044 Folino: Completamento della linea ferroviaria Ferrandina-Matera e collegamento ferroviario della città di Matera con il versante pugliese.

7-01048 Biasotti: Completamento della linea ferroviaria Ferrandina-Matera e collegamento ferroviario della città di Matera con il versante pugliese.

(Seguito della discussione congiunta e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione, rinviata da ultimo nella seduta del 5 luglio 2016.

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.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che nella seduta del 5 luglio scorso, è stata illustrata la risoluzione 7-01032 Liuzzi. Avverte quindi che successivamente sono state presentate altre tre risoluzioni che, vertendo sulla stessa materia, se non vi sono obiezioni, saranno discusse congiuntamente. Si tratta in particolare delle risoluzioni 7-01042 Tullo, 7-01044 Folino e 7-01048 Biasotti.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO si riserva di poter intervenire in una successiva seduta, anche in ragione della diversità degli impegni contenuti negli atti di indirizzo, rispetto ai quali è opportuno valutare la possibilità di una risposta unitaria.

Michele Pompeo META, *presidente*, in ragione della richiesta del rappresentante del Governo, chiede ai presentatori se intendano illustrare la propria risoluzione ovvero rinviare la presentazione ad una successiva seduta nella quale sarà espressa anche la posizione del Governo.

Vincenzo FOLINO (SI-SEL) richiamando le questioni già ben illustrate nella precedente seduta dalla collega Liuzzi,

giudica importante tuttavia sottolineare l'importanza del collegamento Ferrandina-Matera, tornato alla ribalta della cronaca per l'inopportuna ironia manifestata in dichiarazioni come quelle del Presidente della regione. Osserva che tale linea permetterebbe a Matera di essere collegata alla rete ferroviaria nazionale, in vista di un progetto di potenziamento del collegamento con la città di Bari che consentirebbe a Matera di essere collegata nel triangolo ferroviario Salerno-Taranto-Bari. Evidenzia l'esigenza che a Matera, capitale europea della cultura 2019, possano accedere i rilevanti flussi di traffico in transito nelle città sopra ricordate e auspica pertanto che il Governo possa fornire risposte chiare al riguardo, esplicitando in maniera inequivocabile le proprie intenzioni sui collegamenti ferroviari al servizio della regione Basilicata.

Maria ANTEZZA (PD), intervenendo in qualità di cofirmataria della risoluzione Tullo 7-01042, nel ribadire l'importante ruolo che le infrastrutture ferroviarie possono giocare nell'ambito della designazione di Matera come città europea della cultura 2019, evidenzia con preoccupazione che tale città non risulta ancora collegata alla rete ferroviaria tradizionale né ad alta velocità, risultando collegata alla città di Bari con una linea a binario unico e a scartamento ridotto. Evidenzia che ai problemi tecnici di esecuzione registratisi in passato si aggiungono le difficoltà di carattere finanziario, dal momento che l'opera relativa al completamento della linea Ferrandina-Matera, seppur presente nell'aggiornamento 2015 al Contratto di programma con RFI, non dispone delle risorse necessarie per l'avvio della effettiva realizzazione. Ritiene che il collegamento della città di Matera con il versante tirrenico debba essere non alternativo, bensì complementare a quello con il versante adriatico e giudica indispensabile che si reperiscano le necessarie risorse atte a realizzare un effettivo potenziamento della rete infrastrutturale della regione, mettendo le città di Potenza e Matera in collegamento non solo tra loro

e con i principali nodi ferroviari, anche attraverso la rete ad alta velocità, ma anche con i porti e gli aeroporti del territorio. Ricorda di aver presentato nell'ottobre del 2014, insieme ai colleghi Folino e Speranza, un ordine del giorno al decreto-legge cosiddetto « sblocca Italia », accolto dal Governo, nel quale si chiedeva che fossero assicurati i finanziamenti necessari alla Regione Basilicata per consentire l'inserimento della città di Matera nella rete ferroviaria di livello regionale e nazionale ed il collegamento funzionale con i principali nodi ferroviari nazionali, che va nella direzione di quanto chiesto oggi con la risoluzione di cui è cofirmataria.

Michele Pompeo META, *presidente*, fa presente che la Commissione è da tempo impegnata sul tema del potenziamento infrastrutturale del Sud, e che a tal fine è stato deliberato di procedere ad una ricognizione sui territori che finora, per diverse ragioni, si è tradotta soltanto nella visita di una delegazione della Commissione presso la regione Calabria, ma che è sua intenzione riprendere e proseguire. Osserva che le risoluzioni in discussione si collocano temporalmente in modo strategico all'indomani della firma degli accordi quadro delle regioni e prima della discussione dell'aggiornamento 2016 al Contratto di programma con RFI e della predisposizione del nuovo Contratto di programma pluriennale. Ritiene pertanto opportuno che la Commissione, prima di procedere alla votazione sulle proposte di risoluzione in questione, inviti in audizione il governo della regione Basilicata e in particolare il presidente della regione o, ove questi sia impossibilitato a partecipare all'audizione, l'assessore ai trasporti, al fine di essere coinvolta nella riflessione e nel dibattito ad oggi in corso a livello locale, per poter poi intervenire nell'ambito delle proprie competenze, anche prospettando una soluzione di sintesi delle istanze locali, come è proprio del ruolo del Parlamento. Evidenza, infatti, che il nodo della questione è rappresentato dall'assenza delle necessarie risorse finanziarie e giudica l'esame

del nuovo Contratto di programma con RFI la sede più appropriata per affrontare una questione così importante per il sistema dei trasporti nel Mezzogiorno.

Vincenzo FOLINO (SI-SEL) ritiene opportuno che la Commissione proceda, nell'ambito della discussione di tali risoluzioni, anche ad una audizione dei vertici di RFI.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, per quanto concerne l'attività di RFI, numerose e rilevanti richieste poste dalla Commissione nell'ambito del parere reso in merito al Contratto di programma 2012-2016 sono state accolte, anche attraverso l'aggiornamento 2015 dello stesso Contratto di programma. In ogni caso per richieste su eventuali ulteriori audizioni, rinvia alle deliberazioni dell'ufficio di presidenza.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

7-01052 Meta: Adeguamento delle dotazioni tecnologiche di sicurezza delle reti ferroviarie regionali.

(Discussione e rinvio).

Michele Pompeo META, *presidente*, illustrando la proposta di risoluzione di cui è primo firmatario, rileva che il drammatico incidente ferroviario che si è verificato martedì 12 luglio 2016 lungo la linea ferroviaria regionale Bari – Barletta, nella tratta Corato-Andria, e che ha causato 23 morti e oltre 50 feriti, ha reso evidente nel modo più drammatico la disparità nella dotazione di tecnologie per la sicurezza tra la rete ferroviaria nazionale, gestita da RFI, e le reti ferroviarie regionali. Osserva che sulla rete nazionale, per effetto di notevolissimi investimenti che sono in corso da anni e continuano ad essere finanziati nell'ultimo Contratto di programma e nei relativi aggiornamenti, sono state installate dotazioni tecnologiche di sicurezza di avanguardia, che permettono il controllo automatico della circolazione

dei treni. Su molte tratte delle reti ferroviarie regionali, come purtroppo nel caso della tratta Corato-Andria, al contrario, sono ancora in opera sistemi di sicurezza affidati all'intervento degli operatori, come è il caso del meccanismo di consenso telefonico, che sono esposti ai rischi di errore umano. I sistemi automatici di controllo di cui è provvista la rete nazionale, quali il sistema di controllo marcia treno (SCMT), il sistema di supporto alla condotta (SSC) o il sistema ERTMS/ETCS di cui è dotata l'alta velocità, e che ne assicura l'interoperabilità, pur non escludendola del tutto, abbassano enormemente la probabilità di incidente, proprio in quanto riducono il rischio dovuto ad errori umani.

Sottolinea che la disparità nelle dotazioni di tecnologie di sicurezza trova riscontro nel fatto che anche il sistema di vigilanza sulla sicurezza del trasporto ferroviario è diverso: la rete ferroviaria nazionale è di competenza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, che impone il rispetto degli standard di sicurezza richiesti dal quadro normativo europeo; per le linee ferroviarie in concessione l'attività di vigilanza sulla sicurezza è svolta dagli USTIF (Uffici speciali trasporti a impianti fissi), organi periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al momento dell'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, con il decreto legislativo n. 162 del 2007, fu stabilito che essa avrebbe esercitato le proprie competenze sulle reti regionali non isolate soltanto a decorrere da quando fossero stati « completati sistemi di attrezzaggio idonei a rendere compatibili i livelli tecnologici delle medesime reti regionali a quelli della rete nazionale per permettere l'unificazione degli *standard* di sicurezza, dei regolamenti e delle procedure per il rilascio del certificato di sicurezza ».

Rammenta che, da ultimo, il decreto legislativo n. 112 del 2015 ha previsto che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la Conferenza Stato-regioni, siano indivi-

duate le reti ferroviarie regionali non isolate alle quali si applica la disciplina sull'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura, oltre che sull'attività ferroviaria, dettata dall'Unione europea e che pertanto passeranno sotto la vigilanza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Ricorda che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in più occasioni, anche di fronte alla Commissione, e da ultimo nell'informativa che ha reso all'Assemblea sull'incidente in Puglia, ha dichiarato la volontà di perseguire una politica del settore dei trasporti che si caratterizzi per il riconoscimento della priorità della riqualificazione del trasporto pubblico locale e regionale e per il supporto alla crescita del trasporto ferroviario, la cosiddetta « cura del ferro ». Nell'ambito di questa politica, la sicurezza del trasporto ferroviario regionale deve rappresentare un elemento fondamentale.

Per questo la risoluzione in discussione a sua prima firma e che auspica possa essere condivisa da tutti i Gruppi della Commissione, richiede che il Governo, in parallelo alle rilevanti risorse finanziarie che, nel Contratto di programma con Rete ferroviaria italiana, sono destinate alle tecnologie per la sicurezza, individui, in accordo e in piena collaborazione con le regioni interessate, gli interventi necessari per pervenire entro tempi certi e predefiniti ad adeguare le reti ferroviarie regionali ai livelli tecnologici di sicurezza propri della rete ferroviaria nazionale, mediante l'installazione di sistemi automatici di controllo.

Al tempo stesso giudica necessario pervenire quanto prima possibile a estendere le competenze relative alla vigilanza sulla sicurezza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie alle reti ferroviarie regionali non isolate, anche in considerazione dell'apporto che l'Agenzia stessa potrà fornire con riferimento alla programmazione e attuazione degli interventi di adeguamento delle dotazioni tecnologiche di sicurezza delle suddette reti.

La sicurezza delle ferrovie regionali è una questione essenziale, che non può essere ulteriormente rinviata, visto che si

tratta di oltre 3000 km di rete ferroviaria, che è utilizzata in prevalenza da pendolari e che, come nel caso della linea Bari Barletta, riveste importanza fondamentale per la mobilità della popolazione dei territori interessati.

Evidenzia che gli impegni contenuti nella risoluzione in esame sono impegni di carattere operativo, con cui si intendono indicare linee d'azione per affrontare una questione così rilevante nel modo più tempestivo ed efficace. Proprio per questo, come ho già detto, ritiene che la risoluzione possa essere condivisa da tutti i Gruppi politici e ribadisce l'auspicio che essa riceva il più ampio sostegno possibile.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime l'assenso del Governo sulla proposta di risoluzione in discussione.

Mirella LIUZZI (M5S) indica la volontà del proprio Gruppo di presentare una proposta di risoluzione sul tema della sicurezza delle reti ferroviarie regionali, segnalando che già sul decreto-legge in materia di interventi finanziari per gli enti locali sono stati presentati ordini del giorno che richiedevano di riconoscere la priorità di questo tema nell'assegnazione dei finanziamenti disponibili.

Michele Pompeo META, *presidente*, invita la Commissione a considerare l'opportunità di procedere nella seduta odierna alla votazione della proposta di risoluzione in discussione. Osserva infatti che il tema della sicurezza delle reti ferroviarie regionali è un tema complesso, che richiede interventi, anche finanziari, di notevole portata, per cui la Commissione potrà di nuovo affrontarlo in diverse sedi, tra cui anche la discussione della proposta di risoluzione che potrà essere presentata dal Gruppo MoVimento 5 Stelle.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) evidenzia che, anche alla luce del terribile incidente accaduto sulla tratta Corato-Andria, la Commissione dovrebbe esprimersi

quanto più tempestivamente possibile. Per questo dichiara di condividere l'opportunità di procedere alla votazione della risoluzione di cui il Presidente Meta è primo firmatario.

Michele DELL'ORCO (M5S) rivendica la priorità dell'intervento del proprio Gruppo nel richiedere al Governo un impegno immediato, concreto e adeguato per affrontare il tema non più rinviabile della sicurezza delle reti ferroviarie regionali. Ricorda al riguardo la presentazione di emendamenti riferiti al decreto-legge in materia di interventi finanziari per gli enti territoriali, con i quali si riconosceva la priorità del tema della sicurezza nell'assegnazione delle risorse del Fondo statale per il trasporto pubblico locale che si sono rese disponibili. Sempre il proprio Gruppo ha chiesto e ottenuto che una condizione del medesimo tenore fosse inserita nel parere approvato dalla Commissione Trasporti sul decreto-legge. Queste proposte non sono state in alcun modo accolte dal Governo, che si è espresso in senso contrario anche sull'ordine del giorno ricordato dalla collega Liuzzi. Per tutte queste ragioni ritiene opportuno che non si proceda nella seduta odierna alla votazione della proposta di risoluzione in discussione, in modo da permettere al proprio Gruppo di valutarne adeguatamente i contenuti e di predisporre anch'esso un atto di indirizzo.

Michele Pompeo META, *presidente*, pur osservando che i contenuti della risoluzione sono noti da quando è stata pubblicata negli atti parlamentari, prende atto della richiesta dei deputati del Gruppo del MoVimento 5 Stelle. Li invita pertanto a presentare quanto prima possibile la propria proposta di risoluzione. Segnala altresì di essere impegnato nella predisposizione di una proposta di legge che individui come pervenire all'attuazione degli interventi necessari per garantire che nelle reti ferroviarie regionali siano installate dotazioni tecnologiche di sicurezza adeguate. È evidente che un simile obiettivo richiede ingenti risorse finanziarie, che dovranno essere quantificate e reperite.

Ludovico VICO (PD) interviene per esprimere il proprio convinto apprezzamento riguardo alla proposta di risoluzione di cui il Presidente Meta è primo firmatario. Osserva in particolare che deve essere sottolineata, come emerge dal testo della proposta di risoluzione, la priorità del trasporto pubblico locale nell'ambito della complessiva politica per i trasporti.

Maria ANTEZZA (PD), Ivan CATALANO (Misto) e Roberta OLIARO (SCpI) chiedono di apporre la propria firma alla proposta di risoluzione in discussione.

Michele MOGNATO (PD), sottolinea l'opportunità di procedere nella seduta odierna all'approvazione della risoluzione di cui il Presidente Meta è primo firmatario, in considerazione del fatto che i contenuti di tale atto di indirizzo risultano ampiamente condivisibili da parte di tutti i Gruppi politici. Ritiene comunque che si possa accogliere la richiesta dei colleghi del Gruppo MoVimento 5 Stelle di attendere la presentazione anche di un loro atto di indirizzo, a condizione che si tratti di una richiesta avanzata con spirito costruttivo, in modo da pervenire alla predisposizione di una risoluzione unitaria.

Vincenzo FOLINO (SI-SEL) rileva che anche il proprio Gruppo si riserva di presentare in tempi brevi una propria proposta di risoluzione ovvero di richiedere di sottoscrivere quella in discussione, di cui il Presidente Meta è primo firmatario.

Michele ANZALDI (PD) segnala che di fronte al numero di morti e feriti dell'incidente ferroviario accaduto il 12 luglio scorso è assolutamente necessario che la Commissione non dia l'impressione, per pure schermaglie politiche, di temporeggiare e di non pronunciarsi.

Michele Pompeo META, *presidente*, ribadisce che in qualità di Presidente della Commissione non può che farsi carico della richiesta del più importante Gruppo politico di opposizione. Confida peraltro

che la Commissione sappia esprimere, su un tema tanto rilevante, che prescinde dalle differenziazioni politiche, un approccio unitario. Rinvia pertanto il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 16.20.

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 21 luglio 2016 — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 16.20.

Modifiche al codice penale e al codice di procedura penale in materia di furto di materiale appartenente a infrastrutture destinate all'erogazione di energia, di servizi di trasporto, di telecomunicazioni o di altri servizi pubblici.

Nuovo testo C. 2664 Lauricella.

(Parere alla II Commissione).

(Esame e conclusione — Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento 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.

Roberta OLIARO (SCpI), *relatrice*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare la proposta di legge C. 2664, concernente « Modifiche al codice penale e al codice di procedura penale in materia di furto di materiale appartenente a infrastrutture destinate all'erogazione di energia, di servizi di trasporto, di telecomunicazioni o di altri servizi pubblici », ai fini dell'espressione del parere alla Commissione Giustizia. Rileva che la proposta di legge consta di un unico articolo con due commi ed è diretta a modificare il codice penale introducendo, attraverso il nuovo articolo 624-ter, una diversa fatti-

specie di reato, ossia il furto in danno di infrastrutture energetiche e di comunicazione. Si parla nella sostanza del furto di « componenti metalliche o di altro materiale » sottraendole dalle infrastrutture destinate all'erogazione di energia, di servizi di trasporto, di telecomunicazioni o di altri servizi pubblici, gestite da soggetti pubblici o da privati in regime di concessione pubblica.

Ricorda che tale condotta è già oggi presa in considerazione dal codice penale ai sensi dell'articolo 625 del codice medesimo che disciplina le circostanze aggravanti del furto. Il comma 7-bis della citata disposizione, introdotto dall'articolo 8 del decreto legge 14 agosto 2013, n. 93, punisce il furto con la pena da 1 a sei anni (esattamente la medesima pena prevista dal nuovo articolo 624-ter) « se il fatto è commesso su componenti metalliche o altro materiale sottratto ad infrastrutture destinate all'erogazione di energia, di servizi di trasporto, di telecomunicazioni o di altri servizi pubblici e gestite da soggetti pubblici o da privati in regime di concessione pubblica ». Inoltre, in luogo della multa precedentemente prevista dal comma 7-bis, da 103 a 1.032 euro, il nuovo articolo 624-ter prevede una multa da 1.000 a 5.000 euro. Osserva che con la proposta di legge si stabilisce di trasformare in una fattispecie autonoma di reato quella che era considerata una circostanza aggravante del reato di furto. Infatti il comma 7-bis dell'articolo 625 viene contestualmente abrogato.

Fa presente che l'effetto di tale scelta normativa è quello di escludere che, nella valutazione comparativa delle circostanze del reato, il giudice possa applicare pene più miti, secondo un meccanismo simile a quello adottato per il caso di omicidio stradale. Infatti gli elementi circostanziali adesso accederanno a un reato base che presenta una pena edittale già più elevata e che, ricomprendendo quale elemento essenziale e non meramente circostanziale l'oggetto del furto, escluderà, come invece potrebbe avvenire attualmente, che il fatto

sia punito (a seguito del bilanciamento delle circostanze) con le stesse pene previste per il furto semplice.

Rileva che si introduce poi un'aggravante speciale per il reato di associazione a delinquere nel caso in cui tale associazione sia diretta a commettere il reato di cui si tratta ovvero quello di ricettazione. Rispetto a tale ultimo reato viene inoltre modificata, a fini di coordinamento, la circostanza aggravante speciale che era prevista per l'ipotesi nella quale oggetto della ricettazione fossero le componenti metalliche o gli altri materiali con le destinazioni sopra indicate (servizi di trasporto, di telecomunicazione, ecc.). Infine si modifica il codice di procedura penale per stabilire che le funzioni di pubblico ministero, nel caso di delitto di associazione a delinquere volta a commettere i reati di cui si tratta o di ricettazione, sono in capo all'ufficio del pubblico ministero presso il tribunale del capoluogo del distretto nel cui ambito ha sede il giudice competente. A fini di coordinamento viene inoltre modificato l'articolo 380 del codice di procedura penale per continuare a consentire l'arresto in flagranza per chi commette il nuovo reato di cui si tratta.

Ritiene che la Commissione non possa che guardare con favore ad un intervento che prevede maggiore severità relativamente a condotte (quali ad esempio i furti di rame sulle linee ferroviarie) che, oltre a cagionare un immediato e ingente danno economico, mettono a rischio anche altri valori fondamentali quali la sicurezza pubblica e la certezza dell'adeguato ed efficiente svolgimento dei servizi pubblici.

Rileva che l'Osservatorio nazionale sui furti di rame, istituito a seguito del protocollo d'intesa sottoscritto da Ministero dell'Interno, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ANIE, Enel, Ferrovie dello Stato Italiane e Telecom Italia, nel suo report per gli anni 2013-2015, dà conto dei numerosissimi episodi relativi, in massima parte, alla sottrazione di rame da linee ferroviarie e conferma l'importanza di una stretta repressiva nei confronti di questi comportamenti anche con riferimento ai reati associativi e alla ricettazione che

costituiscono spesso il contesto criminale nel quale queste condotte si integrano.

Alla luce di queste considerazioni presenta una proposta di parere favorevole (vedi allegato 6).

La Commissione approva la proposta di parere favorevole della relatrice (vedi allegato 6).

Norme per la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce e per il recupero e per la valorizzazione delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o sottoutilizzate.

Nuovo testo unificato C. 72 Realacci e abb. – Rel. Simoni.

(Parere alla VIII Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento 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.

Elisa SIMONI (PD), *relatrice*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare il testo unificato delle proposte di legge C. 72 e abbinate, concernente « Norme per la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce e per il recupero e per la valorizzazione delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o sottoutilizzate » ai fini dell'espressione del parere alla Commissione Ambiente.

Osserva che il testo consta di 12 articoli e mira alla realizzazione di una rete nazionale di « mobilità dolce » definita come « mobilità lenta finalizzata alla fruizione del territorio, dell'ambiente, dei beni culturali e del paesaggio, all'attività ricreativa, con particolare attenzione ai disabili, ai minori e agli anziani » e connotata da un'elevata sostenibilità ambientale (articolo 2). La rete nazionale di mobilità dolce

viene equiparata alle altre reti infrastrutturali nazionali, ai fini della pianificazione e della programmazione a livello nazionale e locale, nonché a quella di livello europeo e comprende percorsi pedonali e per utenti a mobilità ridotta, percorsi ciclabili, percorsi equestri, cammini storici, percorsi religiosi, strade bianche, tratturi e strade locali a basso traffico, treni turistici, percorsi velo-rail, alzaie lungo i fiumi, canali ed aree vallive ed altre tipologie che consentono utilizzi sostenibili. La rete nazionale di mobilità dolce è sviluppata in coerenza con il sistema nazionale di ciclovie turistiche previsto dall'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, che, come noto, destina 91 milioni di euro nel triennio 2016-2018 per la realizzazione di ciclovie, nonché con il Piano straordinario della mobilità turistica (articolo 1).

Quanto alle modalità di realizzazione della rete essa principalmente dovrebbe derivare dal recupero e dal riutilizzo delle infrastrutture sopra descritte ivi comprese le ferrovie dismesse definite come i tracciati ferroviari mai entrati in esercizio o sui quali « è stata disposta la dismissione della linea dall'esercizio ferroviario ». Sono ad esse equiparate anche le tramvie e le altre infrastrutture su ferro in abbandono o non più utilizzate, il cui tracciato è prevalentemente in sede propria.

L'individuazione della rete di mobilità dolce è rimessa ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentita la Conferenza Stato-Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, da emanare entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge. Entro il medesimo termine sono altresì emanate le linee guida della mobilità dolce che contengono non solo gli indirizzi tecnici ed amministrativi, ma soprattutto gli aspetti finanziari con particolare riferimento ai contributi dei Ministeri competenti, alle modalità per la ripartizione dei fondi necessari nonché alle modalità per il ricorso al partenariato tra pubblico e

privato e all'affidamento delle opere in fase di realizzazione o di gestione a soggetti senza fini di lucro, privilegiando gli enti o le associazioni che operano sul territorio. La rete e le linee guida sono aggiornate con cadenza triennale.

Entro 12 mesi dall'entrata in vigore della legge le regioni, sulla base della rete nazionale e delle citate linee guida, elaborano un programma regionale di mobilità dolce nell'ambito delle proprie competenze di pianificazione e di programmazione territoriale. Il programma regionale è anch'esso aggiornato – a seguito dell'aggiornamento della rete e delle linee guida – entro i successivi 90 giorni (articolo 3).

L'articolo 4 oltre ad individuare le infrastrutture che rientrano direttamente nella rete della mobilità dolce (in larga parte coincidenti con quelle indicate nell'articolo 2, nell'ambito delle definizioni del piano della mobilità dolce) prevede anche che la rete nazionale della mobilità dolce sia integrata, con particolari facilitazioni d'uso, da alcune categorie di infrastrutture e di mezzi di trasporto: ferrovie in esercizio della rete del trasporto locale; ferrovie turistiche in esercizio; linee di navigazione interna; impianti a fune; autolinee pubbliche e private. Si fa quindi riferimento ad una accentuata integrazione col trasporto pubblico locale.

Osserva che andrebbe chiarito se le ferrovie turistiche siano parte della rete della mobilità dolce, come sembrerebbe desumersi dalla definizione di cui all'articolo 2, ovvero rientrino tra le infrastrutture che « integrano » la mobilità dolce ai sensi dell'articolo 4.

L'articolo 5 disciplina l'utilizzo delle ferrovie « dismesse » come aree nelle quali sviluppare la mobilità dolce (greenways). A questo proposito si prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti pubblici l'elenco delle linee ferroviarie dismesse, comprensivo dello stato di fatto e di proprietà dei singoli tratti ferroviari di competenza statale. Il medesimo Ministero provvede altresì a richiedere agli enti proprietari diversi dallo Stato l'elenco delle linee ferroviarie dismesse di loro competenza. I predetti elenchi sono aggiornati

entro il 31 dicembre di ogni anno. Tali elenchi dovrebbero essere utilizzati al fine di predisporre la rete della mobilità dolce, le relative linee guida e i programmi regionali di mobilità dolce. È previsto che la proprietà delle aree di sedime delle ferrovie dismesse rimanga in capo ai soggetti proprietari che sono tenuti a consentirne l'uso come vie verdi, previa stipulazione di specifici accordi, da redigersi secondo quanto previsto nelle linee guida della mobilità dolce.

A questo proposito ritiene utile segnalare la necessità, come emerso dall'approfondito esame che la Commissione ha svolto sia con riferimento alla proposta di legge AC 2305, sulla mobilità ciclistica, sia nel corso dell'esame dell'AC 1178, sulle ferrovie turistiche, che l'utilizzo delle ferrovie « dismesse » ai fini della mobilità dolce sia limitato ai casi nei quali l'area non sia armata e, in ogni caso, « non sia recuperabile all'esercizio ferroviario », come già risulta dalla formulazione del testo dell'AC 2305. Tale correzione appare tanto più necessaria alla luce della proposta di legge 1178 che si ripropone proprio di recuperare all'uso ferroviario, a scopi turistici, anche linee ferroviarie attualmente sospese o perfino dismesse, a condizione che siano armate per una percorrenza tale da consentirne la rimessa in esercizio. Peraltro la semplice indicazione della ferrovia come « dismessa » non appare idonea a fornire un'informazione omogenea e adeguata considerato che esistono diversi « livelli » di « non utilizzo » dell'infrastruttura ferroviaria medesima (dalla semplice sospensione della linea totalmente armata e che potrebbe tornare immediatamente in esercizio, fino alla cessazione definitiva della stessa).

L'articolo 6 prevede il censimento degli itinerari naturalistici, storici, culturali, religiosi, artistici o sociali, fruibili a piedi e con altre forme di mobilità dolce, ai fini della loro promozione e valorizzazione. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, il Ministro per i beni e le attività culturali e del turismo, sulla base del citato censimento, pubblica l'Atlante dei cammini d'Italia, ai fini della

promozione turistica e culturale, il cui aggiornamento sarà anch'esso triennale.

L'articolo 7 modifica il codice dei beni culturali prevedendo che ferrovie turistiche, ferrovie sospese e ferrovie dismesse, di pregevole valore paesaggistico o inserite in ambiti territoriali di particolare valenza ambientale (unitamente a strade dismesse, bianche, tratturi, ecc.) rientrino tra i beni paesaggistici e possano pertanto essere qualificati come beni di notevole interesse pubblico. Come previsto dall'articolo 140 del codice, la dichiarazione di notevole interesse pubblico detta la specifica disciplina intesa ad assicurare la conservazione dei valori espressi dagli aspetti e caratteri peculiari del territorio considerato. Essa costituisce parte integrante del piano paesaggistico e non è suscettibile di rimozioni o modifiche nel corso del procedimento di redazione o revisione del piano medesimo.

Ricorda che nel corso dell'istruttoria condotta in relazione all'AC 1178, la Commissione ha valutato l'opportunità di prevedere specifici vincoli relativi ai percorsi ferroviari di pregio. Si è ritenuto tuttavia di non procedere all'apposizione di vincoli che potrebbero rendere più difficile l'attivazione e più onerosa la gestione dei percorsi ferroviari turistici. Sarebbe opportuno pertanto non assoggettare le ferrovie turistiche, a maggior ragione quelle soltanto sospese, al regime previsto dal codice dei beni culturali e del paesaggio. Per tali ragioni, nel parere, si potrebbe sollecitare la soppressione del riferimento, nel comma 1, lettera a) dell'articolo 7, alle ferrovie turistiche sospese e dismesse.

L'articolo 8 individua gli interventi prioritari volti alla tutela e alla valorizzazione socio-economica delle aree territoriali interessate dalla rete di mobilità dolce. Tra queste si segnalano interventi di restauro e risanamento conservativo di immobili di interesse storico-artistico, interventi su beni di interesse storico, artistico o ambientale esistenti sul territorio interessato della rete di mobilità dolce, adeguamento della ricettività turistica, iniziative per la valorizzazione delle zone suscettibili di fruizione turistica site in aree protette nazionali e regionali e oasi,

interventi di architettura del paesaggio che prevedano il restauro e la valorizzazione di tratti di paesaggi storici nonché interventi formativi, informativi e sulla segnaletica stradale e tabellare al fine di garantire la messa in sicurezza della rete e la corretta fruizione, soprattutto nei tratti multifunzionali.

L'articolo 9 attribuisce al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo il compito di coordinare le iniziative e gli accordi finalizzati all'incentivazione e alla diffusione della mobilità dolce a livello nazionale e internazionale. La medesima disposizione istituisce, con decreto del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro per l'ambiente la tutela del territorio e del mare, l'Osservatorio sulla mobilità dolce, del quale si descrivono le modalità per la determinazione della composizione e i compiti.

Gli ultimi articoli prevedono la possibilità per aziende private o pubbliche o persone fisiche di sponsorizzare la creazione e la realizzazione percorsi di mobilità dolce ovvero di attività serventi quali, ad esempio, quella di noleggio di biciclette (articolo 10), la clausola di salvaguardia delle competenze di regioni a statuto speciale e province autonome (articolo 11) e la copertura finanziaria (articolo 12). In tale ultima disposizione è indicata l'entità delle risorse a disposizione per il conseguimento degli obiettivi della legge. Si prevede in particolare che l'onere di attuazione delle disposizioni della legge sia 20.000.000 di euro per ciascun anno del triennio 2016-2018, la cui copertura finanziaria è individuata nell'accantonamento di Fondo speciale di conto capitale del Ministero dell'economia e delle finanze.

In conclusione ritiene opportuno ribadire l'esigenza che il testo all'esame sia valutato anche alla luce delle attività che questa Commissione sta svolgendo con specifico riferimento alle proposte di legge in materia di mobilità ciclistica e ferrovie turistiche e si riserva di formulare una proposta di parere sulla base degli ele-

menti già indicato nella relazione introduttiva e di altri che potranno emergere nel corso dell'esame.

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

La seduta termina alle 16.35.

SEDE REFERENTE

Giovedì 21 luglio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 16.40.

Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati. C. 2436 Dell'Orco ed altri.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato da ultimo nella seduta del 12 maggio 2016.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che la Commissione ha svolto l'attività conoscitiva programmata e ha concordato di procedere alla fissazione del termine per la presentazione degli emendamenti. Non essendovi deputati che chiedono di intervenire, dichiara conclusa la discussione sulle linee generali.

Matteo MAURI (PD), *relatore*, propone che il termine per la presentazione degli emendamenti sia fissato a giovedì 28 luglio alle ore 17.

Michele Pompeo META, *presidente*, verificato il consenso dei rappresentanti dei Gruppi sulla proposta del relatore, fissa il termine per la presentazione degli emendamenti a giovedì 28 luglio alle ore 17.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 16.45.

ALLEGATO 1

5-09204 Oliaro: Attendibilità dell'indagine demoscopica sul gradimento del servizio ferroviario locale, con particolare riguardo alla regione Umbria.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto, Trenitalia rappresenta quanto segue.

L'indagine sul livello di gradimento del trasporto ferroviario in Umbria relativa al 2016 è stata svolta da un raggruppamento temporaneo di imprese comprendente la Società GN Research in qualità di capofila e la Società Scenari.

Le rilevazioni si sono sviluppate in 3 *tranches*, nei mesi di gennaio, marzo e maggio con 537 interviste che hanno interessato dodici stazioni: le principali dell'Umbria e quelle delle direttrici privilegiate dai traffici interregionali, verso Ancona, Roma e Firenze.

Tutte le interviste, comprese quelle eseguite al di fuori del territorio regionale umbro, hanno riguardato 54 treni dell'Umbria, sia regionali che interregionali, e hanno coinvolto tutte le tipologie di viaggiatori, in particolare i pendolari.

Per quanto concerne, infine, la puntualità dei treni dell'Umbria, nel primo semestre 2016 questa si è attestata su valori superiori al 91 per cento come puntualità percepita, mentre quella registrata escludendo le cause non dipendenti da Trenitalia sfiora il 98 per cento.

ALLEGATO 2

5-09205 Franco Bordo: Necessità di installare sistemi innovativi di segnalamento dei treni sulla rete ferroviaria nazionale, con particolare riguardo al sistema satellitare Ersat.

TESTO DELLA RISPOSTA

Per quanto riferisce Rete Ferroviaria Italiana (RFI), a partire dagli anni 2000 è stato attuato un piano di aggiornamento tecnologico dell'infrastruttura ferroviaria italiana migliorando ulteriormente gli standard di sicurezza del sistema ferroviario, già notevolmente alti al termine degli anni '90.

Diversi gli ambiti di intervento:

Sistema Alta Velocità/Alta Capacità – 1000 km di linea di cui 650 completamente nuovi – con il sistema interoperabile ERTMS/ETCS livello 2;

Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) basato su tecnologia ERTMS/ETCS livello 1 su 11.000 km delle linee convenzionali;

Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) su 5.000 km di linee convenzionali;

attivazione su 11.000 km di linea rete mobile (GSM-Railway) dedicata alle ferrovie e integrata con le reti fisse e con le reti mobili e fisse pubbliche;

rinnovamento apparati di *interlocking* delle stazioni con sistemi digitali computerizzati che hanno sostituito i sistemi elettomeccanici.

RFI sta inoltre lavorando per uniformare i sistemi tecnologici sull'intera rete infrastrutturale nazionale, migrando dai sistemi SCMT/SSC al sistema ERTMS/ETCS, partendo dalle linee convenzionali interoperabili (*core network corridors*), in conformità alle direttive europee.

La capacità di traffico dei nodi urbani e nelle grandi aree metropolitane sarà incrementata installando il sistema ERTMS/ETCS HD (Alta Densità).

I gestori delle infrastrutture ferroviarie italiane e tedesche RFI e Db Netz, in collaborazione con Trenitalia, stanno sperimentando in Sardegna – sulla linea sulla linea Cagliari-San Gavino, insieme a Astra e Ansaldo STS (HITACHI) – il sistema di ultima generazione ERSAT-EAV che, primo caso in Europa, interfacerà e integrerà la tecnologia ferroviaria delle linee convenzionali secondarie (locali e regionali) con quella di navigazione e localizzazione satellitare Galileo. L'obiettivo – grazie al contributo dell'Agenzia Spaziale Europea (Esa), dell'Agenzia Spaziale Italiana (Asi) e della European Global Navigation Satellite Systems Agency (Gsa) – è quello di integrare e validare le tecnologie satellitari nel sistema di segnalamento ERTMS.

A regime, ERSAT-EAV potrà essere installato su quasi metà della rete convenzionale secondaria, sostituendo gli attuali sistemi di sicurezza. Un progetto che presto sarà allargato alla rete europea e alle ferrovie concesse, urbane e extraurbane. Il progetto è cofinanziato dall'Unione europea nell'ambito del Programma quadro europeo per la Ricerca e l'innovazione, Horizon 2020.

Da ultimo RFI segnala che, quale gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, è impegnata nello sviluppo di soluzioni tecnologiche e architetture di avanzata concezione. Per questo ha stipulato convenzioni di collaborazione tecnica e

scientifica con le maggiori Università e Istituti di ricerca per comuni progetti in ambito scientifico. Le principali aree di ricerca e sviluppo sono indirizzate verso la definizione e la realizzazione di soluzioni,

architetture e applicazioni per il miglioramento della disponibilità della circolazione ferroviaria, e lo studio di sviluppi tecnologici avanzati nell'ambito delle tecnologie RFI.

ALLEGATO 3

5-09206 Paolo Nicolò Romano: Riduzione dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco dei passeggeri sugli aeromobili.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto, il Governo si è adoperato per la messa in atto di un intervento normativo tale da consentire la riduzione della addizionale comunale, peraltro sostenuto dai pareri resi dalla IX Commissione Trasporti il 13 e 19 luglio scorso.

Ed infatti, nell'ambito disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 24 giugno 2016, n. 113, recante misure finanziarie urgenti per gli enti territoriali e il territorio (AC 3926) è stato inserito l'articolo 13-ter.

Il comma 1 di tale articolo ha previsto infatti la sospensione, dal 1° settembre al 31 dicembre 2016, dell'applicazione dell'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco stabilito ai sensi dell'articolo 13, comma 23, del decreto-legge n. 145 del 2013, proprio al fine di sostenere le prospettive di crescita del settore aereo e di ridurre gli oneri a carico dei passeggeri.

ALLEGATO 4

5-09207 Mognato: Modalità con le quali pervenire alla estromissione del transito delle grandi navi dal bacino di San Marco a Venezia.

TESTO DELLA RISPOSTA

Si stanno valutando tutte le ipotesi in campo per trovare una soluzione finale e definitiva.

L'obiettivo è far sì che le grandi navi non entrino più nel bacino di San Marco.

Sulla tempistica occorre considerare la correlazione tra l'esame dei progetti e la valutazione da parte della Commissione VIA degli stessi.

ALLEGATO 5

5-09208 Biasotti: Opportunità di prevedere una fermata nella stazione di Barletta per i treni che percorrono la tratta Milano-Lecce.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto, Trenitalia ha rappresentato quanto segue.

Come è noto, i servizi ferroviari delle Frece (Frecciarossa, Frecciargento e Frecciabianca) sono effettuati in regime di mercato e pertanto, non essendo oggetto di alcun corrispettivo pubblico, si sostengono esclusivamente con i ricavi da traffico; la programmazione di tali servizi si basa dunque su valutazioni di carattere commerciale, finalizzate a garantirne la sostenibilità economica.

In particolare i treni Frecciarossa, effettuando un numero estremamente limitato di fermate, sono destinati a servire stazioni sulle quali convergono flussi di

traffico rilevanti; ad esempio, la coppia di Frecciarossa 9593/9594 tra Milano e Bari ne effettua soltanto 7.

Allo stato attuale, Trenitalia non prevede ulteriori variazioni alla programmazione del collegamento in questione. Infatti, va considerato che, per quanto concerne i servizi ferroviari di media-lunga percorrenza, la stazione di Barletta è attualmente collegata con il Centro-Nord da 3 coppie di treni Frecciargento (da/per Roma), 9 coppie di Frecciabianca (da/per Milano, Venezia e Torino), 6 coppie di Intercity e 3 di Intercity Notte; inoltre, effettuano fermata a Barletta anche 4 Intercity periodici di fine settimana (da/per Roma e Milano).

ALLEGATO 6

Modifiche al codice penale e al codice di procedura penale in materia di furto di materiale appartenente a infrastrutture destinate all'erogazione di energia, di servizi di trasporto, di telecomunicazioni o di altri servizi pubblici. (Nuovo testo C. 2664 Lauricella).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il nuovo testo della proposta di legge recante « Modifiche al codice penale e al codice di procedura penale in materia di furto di materiale appartenente a infrastrutture destinate all'erogazione di energia, di servizi di trasporto, di telecomunicazioni o di altri servizi pubblici » (C. 2664 Lauricella),

premessi che:

il furto di materiale in danno di infrastrutture energetiche, di trasporto e di telecomunicazioni è divenuto una pratica sistematica, controllata da organizzazioni criminali, che sta arrecando gravi danni all'economia e alle aziende del Paese;

in particolare, il furto del rame, alimentato anche dall'impennata dei prezzi del rame stesso nelle borse mondiali, colpisce negli ultimi anni con sempre maggior frequenza le società operanti nel settore dei trasporti, oltre che quelle operanti nei settori dell'energia e delle telecomunicazioni. Ciò ha comportato che la frequenza dei furti, in particolare sulle linee ferroviarie, ha assunto proporzioni

rilevanti, con conseguenze sia di tipo patrimoniale, sia in ordine all'efficienza del servizio di trasporto, in quanto determina pesanti ritardi nella circolazione dei treni e forti disagi per i viaggiatori;

la proposta di legge è volta a rendere tale reato, già presente nell'ordinamento come circostanza aggravante della fattispecie del furto, una fattispecie autonoma, inasprendone le sanzioni; anche al fine di sottrarre al bilanciamento delle circostanze la determinazione della sanzione stessa da parte del giudice;

la fattispecie in esame viene integrata con il reato di associazione a delinquere e vengono previsti i necessari coordinamenti con le fattispecie di arresto in flagranza di reato e di ricettazione;

la proposta appare pienamente condivisibile e atta a contrastare più efficacemente il fenomeno dei furti di materiale sottratto alle infrastrutture necessarie per la prestazione di servizi pubblici essenziali,

esprime

PARERE FAVOREVOLE