

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-09554 Biasotti: Iniziative per il potenziamento dei collegamenti ferroviari che interessano la città di Vicenza .....	75
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	78
5-09551 Oliaro: Interventi per ridurre gli effetti sul comparto portuale e logistico derivanti dalla crisi della società sudcoreana <i>Hanjin shipping</i> .....	76
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	79
5-09552 Catalano: Accesso dei cittadini per via telematica ai servizi gestiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti .....	76
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	80
5-09553 Spessotto: Mancata pubblicazione del rapporto redatto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle emissioni delle vetture diesel Euro 5 e iniziative conseguenti ai suoi esiti .....	76
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> .....	81

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Giovedì 22 settembre 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 14.45.

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.

#### 5-09554 Biasotti: Iniziative per il potenziamento dei collegamenti ferroviari che interessano la città di Vicenza.

Dino SECCO (FI-PdL), in qualità di cofirmatario, 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*).

Dino SECCO (FI-PdL), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il sottosegretario Del Basso De Caro per la risposta, in relazione alla quale si dichiara parzialmente soddisfatto. Infatti, pur riconoscendo, come evidenziato dal rappresentante del Governo, che sino ad alcuni anni fa esisteva un collegamento diretto tra Roma e Vicenza, soppresso a causa del

suo scarso utilizzo, sottolinea l'esigenza di ripristinare detto collegamento in relazione al consistente aumento di flussi turistici che si è registrato nella città di Vicenza, per la visita a mostre organizzate in città e alle vicine Ville palladiane. Inoltre, in relazione agli attuali tempi di percorrenza tra Vicenza e la capitale riportati dal sottosegretario, osserva che spesso i passeggeri non sono in grado di utilizzare le coincidenze previste a causa di ritardi nei collegamenti tra Vicenza e le città di Verona e Padova, dove transitano in treni alta velocità.

**5-09551 Oliaro: Interventi per ridurre gli effetti sul comparto portuale e logistico derivanti dalla crisi della società sudcoreana Hanjin shipping.**

Roberta OLIARO (SCpI) illustra l'interrogazione in titolo, segnalando in particolare alcune azioni che sarebbero auspicabili per far fronte alle gravi ripercussioni causate dall'insolvenza della società Hanjin shipping. Al riguardo propone di avere la tracciabilità dei contenitori destinati all'Italia o originati dal nostro Paese, di acquisire la dichiarazione di fine viaggio nel primo porto italiano toccato e di ottenere dal Governo coreano fondi o parte dei fondi già concessi alla compagnia, da destinare alla copertura dei costi correnti dei porti italiani, qualora le navi riuscissero a entrare in detti porti.

Osserva infine che dovrebbe essere valutata l'opportunità di emanare un apposito decreto finalizzato a sospendere le azioni dei creditori per periodi temporali limitati, in modo tale da consentire le operazioni di scarico e il successivo allontanamento dai nostri porti, così come è avvenuto negli Stati Uniti e a Singapore.

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

Roberta OLIARO (SCpI), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta. Invita comunque l'Esecutivo ad agire in tempi

rapidi per evitare l'aggravarsi della situazione. Segnala che attualmente gli operatori sono costretti a pagare cauzioni per ottenere il rilascio dei *container* posizionati sulle banchine e che tale situazione è solo parzialmente migliorata grazie alla previsione di una polizza globale. Conclusivamente riconosce al Governo il merito di aver avviato concrete azioni volte a risolvere in maniera pragmatica la complessa situazione.

**5-09552 Catalano: Accesso dei cittadini per via telematica ai servizi gestiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.**

Ivan CATALANO (Misto) illustra l'interrogazione in titolo, ricordando che il quesito ricalca un suo precedente atto di sindacato ispettivo avente il medesimo oggetto, già svolto nella seduta dello scorso 14 giugno.

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

Ivan CATALANO (Misto), replicando, si dichiara non soddisfatto, anche per l'indeterminatezza del termine indicato dal sottosegretario Del Basso De Caro. Segnala peraltro che nella risposta fornita dallo stesso sottosegretario alla sua precedente interrogazione si affermava che nel giro di qualche settimana sarebbero stati definiti i tempi per l'accesso dei cittadini ai servizi in oggetto e come a tutt'oggi ciò non sia ancora avvenuto. Assicura infine che continuerà a monitorare l'adeguamento dei sistemi informativi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sino alla sua realizzazione.

**5-09553 Spessotto: Mancata pubblicazione del rapporto redatto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle emissioni delle vetture diesel Euro 5 e iniziative conseguenti ai suoi esiti.**

Arianna SPESSOTTO (M5S) illustra l'interrogazione in titolo, evidenziando pe-

raltro come lo scandalo « *dieselgate* » non abbia portato ad alcun risarcimento nei confronti dei cittadini truffati. In più, il report richiamato nell'interrogazione reca a suo giudizio contenuti sconcertanti, sia per la evidente parzialità dei controlli sia per la sua incompletezza.

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, si dichiara fortemente contrariata

dalla colpevole inerzia del Governo che non ha finora avviato alcuna iniziativa né volta a tutelare la salute dei cittadini né idonea a garantire adeguati indennizzi per i danni patrimoniali subiti, a differenza di quanto avvenuto negli Stati Uniti.

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

**La seduta termina alle 15.15.**

## ALLEGATO 1

**5-09554 Biasotti: Iniziative per il potenziamento dei collegamenti ferroviari che interessano la città di Vicenza.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito alla richiesta di un prolungamento del collegamento diretto alta velocità (AV) tra Vicenza e Roma e viceversa, magari instradando sino a Vicenza un collegamento già esistente tra Roma e Verona, ricordo che tali servizi sono a mercato, cioè effettuati dalle imprese ferroviarie a proprio rischio e senza alcun corrispettivo pubblico; sostenendosi, quindi, esclusivamente con i ricavi da traffico, la loro programmazione si basa su valutazioni di carattere commerciale finalizzate a garantirne la sostenibilità economica.

Con particolare riferimento alla mancanza di collegamenti diretti di lunga percorrenza tra Vicenza e Roma, Trenitalia riferisce che gli stessi collegamenti – presenti in orario sino ad alcuni anni fa – sono stati a suo tempo soppressi a causa degli scarsi indici di frequentazione registrati e le recenti analisi di mercato registrano assenza di variazioni significative nei volumi di traffico potenziali sulla relazione in argomento.

Trenitalia precisa, comunque, che Vicenza resta collegata con Roma attraverso numerose soluzioni di viaggio giornaliero con cambio a Verona o Padova, che coprono l'intera giornata – dalle 6 del mat-

tino alle 19 di sera – con tempi di percorrenza medi di circa tre ore e quaranta minuti. Tra l'altro, va tenuto conto che i tempi di percorrenza di un eventuale collegamento diretto Frecciargento sarebbero inferiori solo di qualche minuto rispetto agli attuali con cambio.

Circa, poi, i servizi disciplinati dal Contratto di Servizio Media e Lunga Percorrenza, i competenti uffici del MIT hanno segnalato già dal 2015 l'esigenza di modificare l'itinerario di alcuni treni IC e ICN per favorire il passaggio degli stessi presso la città di Vicenza; al riguardo, Trenitalia ha informato di aver inoltrato a RFI la richiesta di studio tracce per instradare gli ICN 763 e ICN 764 Roma-Bolzano via Ferrara-Rovigo-Vicenza. Istanza che potrà essere riconsiderata in occasione del rinnovo del Contratto di servizio.

Quanto, infine, alla possibilità di avviare contatti con NTV, segnalo che, analogamente a Trenitalia, è una impresa che opera sul mercato con le regole del mercato stesso e che adotta scelte anche sulla base dei dati di traffico.

Tuttavia, il MIT farà le adeguate valutazioni e approfondimenti su tale richiesta.

## ALLEGATO 2

**5-09551 Oliaro: Interventi per ridurre gli effetti sul comparto portuale e logistico derivanti dalla crisi della società sudcoreana *Hanjin shipping*.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Come espresso dal Ministro Delrio ieri nella seduta di *question time*, la crisi della Hanjin Shipping sarà fronteggiata con energia e determinazione al fine di scongiurare le ricadute sul comparto portuale e logistico e salvaguardare gli attuali livelli occupazionali.

Infatti, proprio oggi la questione viene affrontata presso il MIT in un incontro con i responsabili degli uffici economici e commerciali dell'Ambasciata della Corea del Sud, per avviare un confronto sulle necessarie garanzie che la compagnia Hanjin dovrebbe comunque fornire in tema di *import/export* rispetto a contratti stipulati con porti e operatori italiani.

La questione – seguita congiuntamente da MIT e MISE e in contatto costante con le principali associazioni di categoria rappresentative dei legittimi interessi degli operatori portuali più esposti, a partire da spedizionieri e terminalisti – ha per noi un obiettivo prioritario: definire come ritirare l'*import* e consegnare l'*export* ovunque siano le navi di proprietà o affittate da Hanjin.

A questo scopo, il governo coreano va sollecitato affinché rappresenti alla Shipping Line la impellente necessità che essa

comunichi al nostro sistema portuale come intenda gestire i circa 20.000 *container* che statisticamente sono l'*in/out* da ora a Natale da/verso l'Italia.

La società Hanjin dovrà comunicare, per ogni singola nave, il termine di « fine viaggio », permettendo così ai ricevitori e ai caricatori di proteggere il carico; ciò consentirebbe, almeno, una minima possibilità di recuperare le merci.

Gli insoluti che Hanjin lascia a *terminal operator*, rimorchiatori, spedizionieri, piloti, trasportatori, doganalisti ecc. ammontano ad almeno una decina di milioni, considerato che il valore delle merci *import/export* Italia bloccate sulle navi – secondo le nostre stime – ammonterebbe circa a 1,5 miliardi e i TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*) annui a 150.000.

In prospettiva, e di fronte a possibili nuovi *default* di altre grandi compagnie armatoriali o del trasporto marittimo, dovremmo verificare se in Italia possa essere possibile introdurre regole per garantire una « protezione legale » che, come negli USA, eviti il sequestro delle navi almeno fino alla consegna « a destino » dei carichi in transito.

ALLEGATO 3

**5-09552 Catalano: Accesso dei cittadini per via telematica ai servizi gestiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce la competente Direzione generale del MIT, i progetti di adeguamento dei sistemi informativi del settore infrastrutture e del settore trasporti sono in via di definizione, così come il reperimento dei fondi.

Si ipotizza quindi un primo avvio dei servizi nei primi mesi del 2017.

## ALLEGATO 4

**5-09553 Spessotto: Mancata pubblicazione del rapporto redatto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle emissioni delle vetture diesel Euro 5 e iniziative conseguenti ai suoi esiti.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Il rapporto di indagine sulle emissioni, che il MIT ha trasmesso alla Commissione EMIS del Parlamento europeo nello scorso mese di agosto, si riferisce ad un set di veicoli euro 5b (quelli oggetto dello scandalo cosiddetto *dieselgate*) individuato sulla base di oggettivi criteri quantitativi di numerosità del relativo parco circolante in Italia; tanto al fine di massimizzare gli effetti di comprensione dei fenomeni emissivi, limitando costi e tempi di verifica. Relativamente al suddetto set di veicoli il rapporto è completo e definitivo.

È di tutta evidenza, comunque, che ulteriori verifiche su veicoli diversi saranno e potranno essere effettuate nel corso dei prossimi mesi. In particolare, sono già in corso di prova alcuni modelli di marchi del gruppo Volkswagen secondo le tempistiche e le modalità concordate con la Procura della Repubblica di Verona in ragione delle indagini in corso da parte di quest'ultima. Tali tempistiche sono state condizionate in maniera determinante dalla ritardata disponibilità degli interventi di richiamo, proposti dal costruttore e approvati dal KBA, necessari per poter verificare il comportamento emissivo dei veicoli a monte e a valle degli interventi stessi.

Per quanto attiene alla pubblicazione del rapporto, si è ritenuto che per eventuale divulgazione dei predetti dati fosse più corretto attendere la definizione delle prove concordate, come detto, con la Procura della Repubblica di Verona.

La competente Direzione generale del MIT ha altresì comunicato che proprio ieri, 21 settembre, ha inviato il rapporto a questa Commissione.

Circa la presunta esecuzione delle prove di emissioni sui veicoli del gruppo FCA presso i laboratori del costruttore, gli uffici tecnici del MIT precisano che esse sono state effettuate alla presenza di funzionari del MIT – Centro Prove Autoveicoli di Torino in piena armonia con quanto previsto dalla direttiva quadro 2007/46/CE sulla omologazione dei veicoli, la quale prevede tale possibilità allorché i laboratori rispondano a criteri di terzietà. E infatti i predetti laboratori sono certificati ai sensi della norma ISO 17025 (requisiti generali per la competenza dei laboratori di prova e taratura) a garanzia della terzietà e della veridicità dei risultati.

Quanto, poi, ai superamenti dei valori limite di emissione di ossidi di azoto (NOx) registrati durante l'effettuazione delle prove anzi dette, evidenzio come tali anomalie si presentino al di fuori dell'unica prova di laboratorio (ciclo NEDC « a freddo ») prevista dalla normativa vigente (Regolamento 715/2007/CE) per conseguire l'omologazione dei veicoli diesel euro 5b. Ogni ulteriore ciclo di prova effettuato nel corso dei test di cui al rapporto in argomento è finalizzato esclusivamente alla individuazione della presenza o meno di eventuali impianti di manipolazione delle emissioni vietati dalla normativa (atti al riconoscimento della prova di omologazione su banco a rulli).