

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-08106 Garofalo: Utilizzo del patrimonio ferroviario da parte delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane, con particolare riguardo agli alloggi in locazione al personale .....	107
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	113
5-08107 Franco Bordo: Realizzazione del collegamento ferroviario Tirreno-Brennero (Ti-Bre) in luogo di quello autostradale .....	107
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	114
5-08108 Biasotti: Ritardi nella messa a disposizione delle risorse destinate al progetto di interrimento del tratto Saviano-Feudo-Nola della ferrovia circumvesuviana .....	108
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	115
5-08109 Oliaro: Stato di degrado della stazione ferroviaria di Noicattaro (BA) e delle aree antistanti .....	108
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> .....	116
5-08110 Spessotto: Tempi e modalità di attuazione del programma di verifica delle emissioni inquinanti sul parco veicoli in circolazione ed eventuale applicazione di sanzioni pecuniarie a carico delle case costruttrici .....	109
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i> .....	122
5-08111 Tullo: Lunghezza massima degli autosnodati e dei filosnodati adibiti al servizio di linea per il trasporto di persone .....	109
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i> .....	124
5-08112 Attaguile: Regolamentazione del traffico aereo afferente al sistema lombardo, sulla base della differenziazione dell'offerta aeroportuale .....	110
<i>ALLEGATO 7 (Testo della risposta)</i> .....	125

##### RISOLUZIONI:

7-00517 De Lorenzis: Valutazione economico-finanziaria del progetto relativo alla galleria di base del Brennero ( <i>Discussione e rinvio</i> ) .....	110
---	-----

##### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di Confindustria Digitale, nell'ambito dell'esame, in sede di atti dell'Unione europea, della Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'uso della banda di frequenza 470-790 MHz nell'Unione (COM(2016)43 final) .	112
--	-----

AVVERTENZA .....	112
------------------	-----

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Martedì 15 marzo 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Inter-

viene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

**La seduta comincia alle 12.30.**

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.

**5-08106 Garofalo: Utilizzo del patrimonio ferroviario da parte delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane, con particolare riguardo agli alloggi in locazione al personale.**

Raffaello VIGNALI (AP), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando, in particolare, l'esigenza che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti espliciti in che modo intenda operare, nell'ambito delle proprie competenze, in ordine alle recenti notizie di stampa relative agli avvisi di finita locazione degli alloggi in uso ai ferrovieri in servizio o in quiescenza, inviati dalle società del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane.

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

Raffaello VIGNALI (AP), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, che chiarisce i fatti e dimostra un'apertura riguardo ad un possibile rinnovo dei contratti, che sembrava escluso dal dettato delle lettere inviate ai dipendenti locatori degli alloggi. Esprime, in ogni caso, una forte preoccupazione per una vicenda sulla quale ritiene ci debba essere una maggiore attenzione da parte del Ministero delle infrastrutture dei trasporti, per evitare da un lato di ingenerare inutili preoccupazioni per le famiglie dei ferrovieri e dall'altro di compiere azioni che non valorizzerebbero il patrimonio immobiliare del Gruppo Ferrovie dello Stato, stante la particolare contingenza di

crisi economica che colpisce in particolar modo il settore immobiliare. Auspica che possano essere evitate conseguenze paragonabili a quelle occorse in conseguenza alla decisione dell'Anas di sottrarre ai dipendenti gli alloggi in loro uso, oggi trasformati in ruderi. Mette in evidenza, al contrario, la necessità di valorizzare la funzione di presidio delle piccole stazioni e auspica pertanto che il ministero possa svolgere appieno la propria funzione di indirizzo e vigilanza, volta ad indurre le società del Gruppo FS ad una oculata gestione di un patrimonio costruito con le risorse di tutti i cittadini.

**5-08107 Franco Bordo: Realizzazione del collegamento ferroviario Tirreno-Brennero (Ti-Bre) in luogo di quello autostradale.**

Franco BORDO (SI-SEL) illustra l'interrogazione in titolo, evidenziando che il progetto autostradale relativo al raccordo Autocisa-AutoBrennero risale al 1974 e oggi si realizza soltanto un primo lotto funzionale di appena dieci chilometri di lunghezza. Non sono altresì previsti finanziamenti per la prosecuzione del tratto. D'altra parte il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha più volte affermato la volontà di orientare la politica del settore verso la cosiddetta «cura del ferro». Per questo nell'interrogazione da lui presentata si chiede se il Ministero intenda considerare, in alternativa al progetto autostradale, la proposta di completamento del corridoio ferroviario Tirreno-Brennero illustrata da una delegazione dei sindaci del territorio nell'incontro che si è tenuto presso il Ministero stesso.

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, si dichiara insoddisfatto perché la risposta indica come strategico il collegamento autostradale e esclude, allo stato dei fatti il corridoio ferroviario. Segnala che il pro-

getto di corridoio ferroviario, al quale si fa riferimento, pur essendo stato illustrato dai sindaci, è stato predisposto dalla società che cura anche il progetto autostradale. Ribadisce che se non si fanno scelte strategiche come quelle indicate nella propria interrogazione non sarà in alcun modo raggiungibile l'obiettivo fissato dall'Unione europea di trasportare su ferro e su acqua il 50 per cento delle merci, obiettivo rispetto al quale l'Italia è molto lontana.

**5-08108 Biasotti: Ritardi nella messa a disposizione delle risorse destinate al progetto di interrimento del tratto Saviano-Feudo-Nola della ferrovia circumvesuviana.**

Paolo RUSSO (FI-PdL), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando che si tratta di una vicenda annosa, già trattata in una precedente interrogazione a risposta immediata svolta qualche mese fa. Fa presente che l'obiettivo di questo nuovo atto di sindacato ispettivo è quello di verificare se, trascorsi alcuni mesi da quel primo atto, siano state messe in campo soluzioni volte ad eliminare quella che appare una condizione discriminatoria nei confronti dell'intervento di interrimento del tratto Saviano - Feudo - Nola della ferrovia Circumvesuviana. Osserva che la mancata realizzazione di questo intervento, oltre che configurarsi come la perdita di una importante opportunità per il territorio e per i cittadini, comporta il rischio di una perdita dei finanziamenti. Evidenzia inoltre, come già rilevato dal Ministro delle infrastrutture dei trasporti, che sono maturate obbligazioni vincolanti e che pertanto saranno messe in atto procedure risarcitorie cui conseguiranno ingenti esborsi di denaro pubblico, senza peraltro che l'opera venga realizzata. In ultimo, rileva che l'interrimento di tale tratto comporterebbe un evidente vantaggio in termini di tutela ambientale, potendosi, a seguito di tale interrimento, eliminare tre passaggi a livello.

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

Paolo RUSSO (FI-PdL), replicando, rileva con amarezza che nulla è accaduto dal momento in cui era stato presentato il precedente atto di sindacato ispettivo e sottolinea al riguardo una grave responsabilità della regione. Osserva che proseguono progetti che possono essere considerati del tutto analoghi, sia in ordine alle condizioni amministrative sia in ordine all'entità dei finanziamenti, come, ad esempio, i lavori sulla linea Napoli-Torre Annunziata-Sorrento, la bretella di collegamento tra le linee Cumana e Circumflegrea o il collegamento tra la tangenziale di Napoli, la rete viaria costiera e il porto di Pozzuoli, e osserva che si configura una evidente discriminazione a carico dell'opera oggetto dell'atto di sindacato ispettivo. Esprime apprezzamento per la disponibilità manifestata dal rappresentante del Governo di seguire la vicenda, rispetto alla quale, pur se l'incertezza è assoluta, si profila sempre più seriamente il rischio di un doppio danno per i cittadini, che non vedranno realizzato l'interrimento e saranno, per di più, costretti a pagare ingenti risarcimenti ai soggetti nei confronti dei quali sono maturate obbligazioni vincolanti. Auspica pertanto che il Governo, nel rispetto dell'Accordo di Programma Quadro Stato-Regione possa esercitare la propria attività ispettiva e di indirizzo, compiendo, se del caso, azioni sostitutive, per far fronte ad un atteggiamento che appare oltremodo illogico e senz'altro dannoso.

**5-08109 Oliaro: Stato di degrado della stazione ferroviaria di Noicattaro (BA) e delle aree antistanti.**

Adriana GALGANO (SCpI) in accordo con la presentatrice, dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione in titolo. In qualità di cofirmataria, illustra quindi l'interrogazione in titolo, sottolineando lo stato di degrado della stazione di Noicat-

taro, del piazzale antistante e del parcheggio. Evidenzia altresì l'incertezza che sussiste sul soggetto su cui ricade la responsabilità di riqualificazione, gestione e manutenzione della stazione e delle aree indicate. Auspica pertanto che il Governo voglia dare indicazioni su come possa essere risolta una situazione così problematica.

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

Adriana GALGANO (SCPI), replicando, osserva che si tratta di una vicenda incredibile, come altre che si registrano in Italia riguardo a stazioni e infrastrutture ferroviarie. Esprime soddisfazione per l'impegno del Ministero a rivolgere la propria attenzione al problema segnalato e a proseguire la propria attività di vigilanza. Nel riservarsi di leggere con attenzione la dettagliata documentazione presentata in allegato alla risposta, dichiara di voler seguire con attenzione gli sviluppi della vicenda perché ritiene che le condizioni di degrado evidenziate nell'interrogazione debbano essere superate.

**5-08110 Spessotto: Tempi e modalità di attuazione del programma di verifica delle emissioni inquinanti sul parco veicoli in circolazione ed eventuale applicazione di sanzioni pecuniarie a carico delle case costruttrici.**

Arianna SPESSOTTO (M5S) illustra l'interrogazione in titolo, ricordando, in particolare, che il Ministro Delrio nell'audizione svoltasi presso la Commissione nel mese di ottobre 2015, aveva dichiarato che i veicoli coinvolti in Italia nello scandalo cosiddetto « *dieselgate* » erano circa 710.000 e che il Ministero avrebbe avviato, nei tre mesi successivi, una campagna di controlli a campione sui veicoli circolanti e da immatricolare, preannunciando lo stanziamento di 5 milioni di euro. Rammenta che, nella medesima audizione, il Ministro aveva ventilato l'ipotesi dell'ap-

plicazione, nei confronti della casa costruttrice, delle sanzioni amministrative previste dall'articolo 77 del codice della strada per i soggetti che producono o mettono in commercio veicoli non conformi al tipo omologato, quantificando entrate per circa 700 milioni di euro, sufficienti pertanto a finanziare il citato programma nonché a realizzare interventi concreti per la mobilità alternativa, e in particolare elettrica. Ricorda che successivamente vi è stato un richiamo da parte dell'Unione europea all'Italia per i mancati controlli e sottolinea, al riguardo il ritardo maturato dall'Italia rispetto ad altri Paesi europei, come la Francia, nella quale è stata addirittura aperta un'indagine per truffa nei confronti della società Volkswagen.

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, pur esprimendo apprezzamento per l'avvenuta emanazione del decreto dirigenziale, ribadisce in ogni caso il ritardo con il quale il Governo italiano sta operando, in confronto agli altri Paesi europei. Stigmatizza, inoltre, il fatto che le prime azioni sono state intraprese dal Governo in seguito alla segnalazione dell'Unione europea e che non è stato dato seguito celermente a quanto prospettato in Parlamento nei giorni immediatamente successivi allo scandalo. Fa presente che il settore dei trasporti è uno dei maggiori contributori per quanto riguarda le emissioni di particolato fine e ultrafine e sottolinea il primato negativo dell'Italia di morti per particolato ultrafine. Auspica, infine, che possa essere avviata la discussione di una risoluzione presentata dal proprio Gruppo, volta a rivedere i criteri di omologazione dei veicoli.

**5-08111 Tullo: Lunghezza massima degli autosnodati e dei filosnodati adibiti al servizio di linea per il trasporto di persone.**

Mario TULLO (PD) si riserva di intervenire in replica.

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

Mario TULLO (PD), replicando, sottolinea che, come evidenziato nella risposta, la prescrizione, a livello europeo è di una lunghezza massima di 18,75 metri. Apprezza altresì la disponibilità del Governo a intervenire sulla questione. Si dichiara pertanto pienamente soddisfatto della risposta.

**5-08112 Attaguile: Regolamentazione del traffico aereo afferente al sistema lombardo, sulla base della differenziazione dell'offerta aeroportuale.**

Guido GUIDESI (LNA), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando in particolare la necessità che venga regolamentato il traffico aeroportuale in modo tale da valorizzare gli scali lombardi, differenziandone l'offerta.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Guido GUIDESI (LNA), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta nella quale vengono confermate le grandi potenzialità dei singoli scali lombardi dal punto di vista industriale, che a suo giudizio andrebbero sfruttate al fine di generare maggiore ricchezza per il territorio. Si riserva di monitorare le volontà espresse dal rappresentante del Governo nella risposta, al fine di evitare che la situazione di semi monopolio che attualmente riveste la compagnia aerea Alitalia non influenzi negativamente lo sviluppo del territorio, limitandone le potenzialità.

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

**La seduta termina alle 13.20.**

## RISOLUZIONI

*Martedì 15 marzo 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 13.20.**

**7-00517 De Lorenzis: Valutazione economico-finanziaria del progetto relativo alla galleria di base del Brennero.**

*(Discussione e rinvio).*

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in oggetto.

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

Così rimane stabilito.

Riccardo FRACCARO (M5S), in qualità di cofirmatario della risoluzione in titolo, ne illustra i contenuti, evidenziando che essa mira a impegnare il Governo su un tema di grande rilievo, in quanto la galleria di base del Brennero costituisce un'opera di dimensioni notevolissime, con costi di realizzazione altrettanto ingenti. Di fronte a un'opera di tale rilevanza ritiene che la prima esigenza sia quella di verificare il rapporto tra costi e benefici. Tuttavia l'attività svolta in questo senso da lui stesso e da altri esponenti del Gruppo Movimento 5 Stelle ha incontrato notevoli difficoltà, che dimostrano la scarsa trasparenza riguardo a tale aspetto. Ricorda più in particolare che nel 2004 era stata svolta un'analisi costi-benefici, finanziata con risorse pubbliche, che più parti politiche hanno chiesto di poter esaminare e che non è stata messa a disposizione se non nel 2014. Tale analisi infatti non è mai stata resa disponibile a quanti ne avessero fatto richiesta per verificare se

fosse confermata o meno la riduzione del traffico autostradale, e conseguentemente delle emissioni inquinanti, alla base della realizzazione dell'opera, se non a partire dal 2014, quando egli stesso l'ha ricevuta in forma anonima nella propria casella di posta elettronica. Sottolinea che, sulla base di tale studio, reso noto quindi molti anni dopo la sua elaborazione, l'opera non comporta alcuna esternalità positiva e che, una volta fatta presente l'assenza di vantaggi nella realizzazione dell'opera alla società BBT-Se, quest'ultima ha risposto che lo studio era pubblico sin dal momento della sua elaborazione, e che quindi tali osservazioni avrebbero potuto essere rese assai prima, e che in ogni caso alcuni fattori erano cambiati e pertanto tale studio non aveva più la medesima validità. Ricorda che sono stati presentati numerosi atti di sindacato ispettivo aventi ad oggetto tale opera, il primo a far data dal 2013, in risposta al quale il rappresentante del Governo aveva finalmente reso pubblica l'analisi costi-benefici elaborata nel 2004. Essendo emersa l'opportunità di sottoporla alla valutazione indipendente di un centro di ricerca pubblico, questa, insieme alla successiva analisi elaborata nel 2007, era stata inviata al laboratorio di politica dei trasporti del dipartimento di architettura e studi urbani del Politecnico di Milano.

La lettura dell'analisi costi-benefici del 2004 e del successivo aggiornamento effettuato nel 2007, effettuata da due ricercatori del laboratorio, ha portato ai risultati dettagliatamente indicati nella premessa della proposta di risoluzione e tali da evidenziare una chiara sovrastima dei benefici e sottostima dei costi. La conclusione di tale valutazione indipendente è che risulta necessaria una nuova analisi costi-benefici, per superare l'obsolescenza di quelle che sono state effettuate e per correggere alcuni errori metodologici. Proprio sulla base di questa conclusione ribadisce la richiesta, contenuta nel dispositivo della proposta di risoluzione, di effettuare una attenta e appropriata analisi costi-benefici, prima di procedere alla realizzazione dell'opera.

In secondo luogo evidenzia l'inadeguatezza del piano economico-finanziario relativo al progetto, che risulta palesemente non rispondente ai requisiti prescritti dalla normativa per tale documento. Osserva infatti che tale piano, contenuto in allegato ad una delibera del CIPE, altro non è che un cronoprogramma, che appare quindi del tutto insufficiente, stanti le dimensioni dell'opera stessa e l'impatto rilevante sul territorio.

In conclusione ribadisce l'esigenza che prima di assumere decisioni che hanno un impatto così rilevante, sia in relazione al territorio interessato, sia sotto il profilo dei costi di realizzazione, occorre un'analisi costi-benefici e un piano economico-finanziario adeguato, con riferimento anche alla realizzazione delle linee di accesso, il cui impatto risulta ancora più forte per il territorio, dovendosi queste ubicare ancora più all'interno del tessuto urbano. Ritiene che le richieste avanzate nella proposta di risoluzione possano essere ampiamente condivise. Osserva in particolare che esse risultano pienamente in linea con gli intenti più volte manifestati dal Ministro Delrio in materia di politica delle opere pubbliche, per cui, quali che siano le dimensioni di un'opera, qualsiasi decisione deve essere assunta verificando se tale opera sia utile o non lo sia. Dichiarò pertanto di attendersi una posizione favorevole del Governo rispetto alle indicazioni della proposta di risoluzione.

Paolo GANDOLFI (PD) ritiene che la valutazione di tale opera non debba tenere in conto il solo contesto locale, ma che l'analisi costi-benefici debba invece considerare l'intero territorio nazionale, nonché le politiche messe in campo dal Governo riguardo al transito dei mezzi pesanti e, più in generale alla regolamentazione del traffico. Osserva quindi che alcuni elementi che, all'interno dell'analisi costi-benefici elaborata in relazione all'opera oggetto dell'atto di indirizzo, possono generare perplessità, potrebbero invece acquisire credibilità in ragione dei progetti che il Ministero delle infrastrutture e dei tra-

sporti sta valutando riguardo ad un possibile sviluppo del trasporto ferroviario delle merci dal Nord alla pianura padana e al Tirreno ligure.

Giorgio BRANDOLIN (PD) richiama la proficua collaborazione, anche nell'ambito del Comitato d'amicizia, tra deputati italiani e austriaci riguardo alle opere transfrontaliere, e sottolinea l'interesse comune a realizzare tale opera, che permette il collegamento tra la pianura padana e il corridoio transalpino economicamente assai rilevante. Concorda con il collega Gandolfi che l'analisi costi-benefici non debba tenere in conto solo fattori localistici, ma debba essere fatta in una visione complessiva del trasporto merci su ferrovia dall'Italia oltre le Alpi. Riterrebbe a tal fine utile, come già proposto, una missione della Commissione per verificare lo stato di avanzamento dell'opera, confrontarsi con le comunità locali sul percorso già compiuto e sulle risposte necessarie rispetto alla realizzazione di questa infrastruttura.

Michele Pompeo META, *presidente*, chiede al rappresentante del Governo di esprimere le proprie valutazioni in una successiva seduta, dovendo la Commissione svolgere una audizione precedentemente programmata, ed essendo imminente la ripresa dei lavori in Assemblea.

Il Sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO accoglie l'invito del presidente

di esprimere le proprie valutazioni in una successiva seduta.

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

**La seduta termina alle 13.40.**

#### AUDIZIONI INFORMALI

*Martedì 15 marzo 2016.*

**Audizione di rappresentanti di Confindustria Digitale, nell'ambito dell'esame, in sede di atti dell'Unione europea, della Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'uso della banda di frequenza 470-790 MHz nell'Unione (COM(2016)43 final).**

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.40 alle 14.10.

#### AVVERTENZA

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

#### RISOLUZIONI

*7-00902 Bordo Franco: Realizzazione del collegamento ferroviario Tirreno-Brennero.*

## ALLEGATO 1

**5-08106 Garofalo: Utilizzo del patrimonio ferroviario da parte delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane, con particolare riguardo agli alloggi in locazione al personale.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento a quanto richiesto dall'Onorevole interrogante, occorre considerare che i beni immobili iscritti nel bilancio delle società del Gruppo FS sono di proprietà esclusiva delle medesime e la loro gestione segue il regime giuridico della proprietà privata; pertanto, sono state assunte precise informazioni presso Rete Ferroviaria Italiana.

Il Gruppo FS ha comunicato di essere stato sempre rispettoso dell'aspetto sociale del tema in trattazione e che le azioni poste in essere hanno permesso, nel rispetto delle norme, di rendere proprietari, dal 1994 ad oggi, oltre 15.000 famiglie di ex conduttori, realizzando anche un'importante riduzione di costi di gestione e di fiscalità su un ambito non tipico di una società industriale che ha come missione il trasporto delle persone e delle merci.

In previsione della scadenza contrattate di n. 3.700 alloggi al 31 dicembre 2016, il Gruppo FS sta predisponendo una pianificazione al fine di avviare il processo di rinnovo contrattuale a coloro i quali hanno condotto gli alloggi con regolarità e rispetto delle pattuizioni contrattuali, a nuovi patti e condizioni, con contratti di durata 4 anni +4.

Va inoltre rappresentato che, oltre ai predetti 3.700 alloggi, sono presenti in stato di detenzione ulteriori 1.970 alloggi di cui il 75 per cento con scadenze successive al 31 dicembre 2016 (che saranno rinnovati con le modalità di cui sopra), mentre il restante 25 per cento è riferibile a situazioni con complessità gestionali in regime di indennità, e per queste particolari situazioni ci saranno approfondimenti caso per caso.

Per completezza di informazione, si segnala che dalle notizie fatte pervenire dal Gruppo FS il processo di gestione degli alloggi in locazione è un percorso che, a partire dal '94, trova una gestione che non si è mai sottratta al rinnovo contrattuale in favore dei conduttori; a due anni di distanza dalla trasformazione da Ente FS a Società per Azioni di Ferrovie dello Stato, il Gruppo FS ha provveduto a ricondurre a rito civilistico le 22.000 concessioni locative allora presenti in altrettanti contratti di locazione in base alla legge 392 del '78 (equo canone). In parallelo, il Gruppo FS ha avviato verso i conduttori il processo di dismissione del patrimonio alloggiativo mediante l'applicazione di leggi speciali o di accordi sindacali a prezzi convenzionati.



## ALLEGATO 2

**5-08107 Franco Bordo: Realizzazione del collegamento ferroviario  
Tirreno-Brennero (Ti-Bre) in luogo di quello autostradale.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Come riportato nell'atto in discussione, il CIPE ha approvato il Progetto definitivo del 1° Lotto Fontevivo – Trecasali Terre Verdiane, per un importo pari a 513.531.158,10 di euro, senza necessità di contributo pubblico né valore di subentro, della lunghezza complessiva di 9,5 km circa, di cui 2,350 km circa consistenti nel rizezionamento dell'Autostrada della Cisa esistente nonché delle opere di viabilità ordinaria e locale accessorie alla predetta tratta autostradale.

L'intero collegamento del Ti.Bre. riveste particolare importanza per la continuità che lo stesso assicurerebbe, oltre che alla viabilità autostradale esistente permettendo il raccordo al sistema autostradale

con l'Autostrada A22, anche al sistema autostradale di nuova realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana.

Quanto allo studio alternativo realizzato dalla società Eidos per conto della Ti.bre. Srl (società che promuove la realizzazione del Ti.Bre. stradale e ferroviario e costituita dalle Camere di commercio e da altri Enti pubblici), nel corso dell'incontro del 24 febbraio scorso per la prima volta è stata illustrata, dai rappresentanti degli enti locali, la possibilità della realizzazione di un corridoio ferroviario come alternativa al progetto stradale; tuttavia, da parte del MIT tale studio rimane ad oggi al di fuori del percorso formale di valutazione dell'intero progetto.

ALLEGATO 3

**5-08108 Biasotti: Ritardi nella messa a disposizione delle risorse destinate al progetto di interrimento del tratto Saviano-Feudo-Nola della ferrovia circumvesuviana.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Nel ricordare che la competenza amministrativa in materia di programmazione e realizzazione dell'opera di interrimento circumvesuviana tratta Saviano-Feudo-Nola è in capo alla Regione Campania, informo che l'Agenzia per la coesione territoriale ha comunicato che non risulta pervenuta al Tavolo dei sottoscrittori dell'Accordo di Programma Quadro alcuna comunicazione in merito a quanto riferito con l'atto di sindacato in esame.

Pertanto, lo scorso 28 gennaio l'Agenzia ha chiesto alla Regione Campania notizie in ordine all'andamento dei lavori al fine dell'eventuale coinvolgimento del Tavolo dei sottoscrittori.

Da parte del MIT non mancherà un'azione di acquisizione di ulteriori informazioni sullo stato di realizzazione degli interventi previsti.

## ALLEGATO 4

**5-08109 Oliaro: Stato di degrado della stazione ferroviaria di Noicattaro (BA) e delle aree antistanti.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento al lamentato stato di incuria e abbandono dell'area antistante la stazione di Noicattaro e del parcheggio multipiano, sono state assunte informazioni dalla gestione commissariale di Ferrovie del Sud Est (FSE).

La gestione del piazzale antistante la stazione è di competenza dell'ente locale di riferimento, mentre lo stato di degrado del parcheggio è da ascrivere alla società incaricata della realizzazione, con cui le FSE sono in contenzioso. Quest'ultima, su segnalazione della Regione Puglia, ha comunque provveduto a mettere in sicurezza il parcheggio multipiano.

Quanto al materiale rotabile dismesso e accantonato, peraltro privo di amianto, si fa presente che lo stesso è incluso in un elenco di rotabili non più funzionali all'esercizio e per i quali è in corso la procedura di alienazione d'intesa con la Regione Puglia.

Circa, poi, il parcheggio multipiano si specifica che l'opera fu finanziata con i fondi previsti dalla legge n. 341/95; a seguito di regolare gara a procedura ristretta, i lavori furono aggiudicati ad una ATI con contratto stipulato il 26 maggio 2000 e consegna lavori del successivo 7 giugno.

A seguito di attivazione del procedimento di accordo bonario richiesto dall'impresa mandataria *ex* articolo 31-*bis* della legge n. 109/94, si costituiva il Collegio Arbitrale la cui attività è ancora in corso. Pertanto, in attesa della risoluzione della controversia, l'opera non è stata ancora collaudata e consegnata alla stazione appaltante (FSE) ed è da ritenersi ancora « cantiere » affidato all'impresa esecutrice.

Stante l'attuale stato di degrado della struttura e a tutela della pubblica incolumità, FSE ha intimato all'impresa esecutrice di sorvegliare e mettere in sicurezza il cantiere. Poiché detta richiesta è stata disattesa, il 26 gennaio scorso sempre FSE ha incaricato un'impresa privata di provvedere con somma urgenza alla messa in sicurezza; tale intervento è in via di ultimazione.

Assicuro che il governo continuerà a vigilare sulla vicenda affinché si giunga al più presto alla piena funzionalità degli spazi antistanti la stazione di Noicattaro.

Per completezza d'informazione, si allega una scheda dettagliata sull'intervento di Adeguamento e potenziamento delle ferrovie locali denominato « Bretella ferroviaria del sud-est barese ».

Allegato QT Oliaro

In merito all'intervento di *Adeguamento e potenziamento delle ferrovie locali* denominato "Bretella ferroviaria del sud-est barese", previsto dall'Asse V – reti e collegamenti per la mobilità del PO –FESR PUGLIA 2007-2013, la situazione complessiva delle opere, aggiornata alla data del 1° marzo 2016, è la seguente.

L'opera riguarda la progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori (1° Lotto) della linea ferroviaria Bari – Taranto. Raddoppio del binario della tratta Bari Mungivacca – Noicattaro, dal km 4+450 al km 15+110, incluso l'interramento della linea e delle stazioni di Triggiano e Capurso in galleria artificiale lungo l'attuale sede, tra il km 6+945 e il km 10+920.

Il progetto preliminare e definitivo è stato predisposto dall'impresa PROGER S.p.A. – Roma.

La progettazione esecutiva e la realizzazione, è stata affidata al raggruppamento di imprese costituito da:

- EURECA – Consorzio Stabile con sede a Milano, Via Anton Cechov, 50
- COGIT S.p.A. Costruzioni Generali Italiane – Mandante
- UNIECO Soc. Coop.
- C.M.B. - Soc. Coop. Muratori e Braccianti di Carpi
- CLF – Costruzioni Linee Ferroviarie S.p.A.
- Costruzioni Generali Italiane.

**Il Contratto è stato stipulato il 24 luglio 2014.**

Le fasi e l'iter dei lavori, dal finanziamento alla realizzazione delle opere, si può riassumere sinteticamente come segue.

- Con Determina Dirigenziale della Regione Puglia N. 67 del 23 febbraio 2010 l'opera è stata ammessa a finanziamento per un importo totale di € 125.998.056,60. Successivamente il MIT, in data 27 luglio 2009, rilasciava il Nulla Osta Tecnico ex articolo 3 del d.P.R. n. 753/80 al progetto definitivo dell'intervento. Anche il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - Commissione Sicurezza Gallerie Ferroviarie, ex articolo 8 D.M. 5 ottobre 2005, il 22 novembre 2010 rilasciava il parere favorevole alla realizzazione della galleria artificiale prevista in progetto medesimo.

Il progetto definitivo veniva approvato a seguito di Adunanza del Consiglio Regionale dei Lavori Pubblici della Regione Puglia n. 62 del 4 maggio 2011 e successiva Determina Dirigenziale dell'Assessorato ai Trasporti Regione Puglia n. 265 del 17 novembre 2011.

- Con bando di gara del 19 dicembre 2011 si è proceduto all'affidamento della progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori. A seguito di esperimento della gara e risoluzione del contenzioso sorto dopo la gara medesima, su cui si sono espressi il TAR di Bari con sentenza n.491/2014 e il Consiglio di Stato IV sezione con Ordinanza n. 2250/2014, l'aggiudicazione veniva attribuita definitivamente al Consorzio Stabile EURECA. In data 24 luglio 2014 è stato stipulato il contratto N. SGC/C/11 per la progettazione esecutiva e successiva esecuzione dei lavori di che trattasi per un costo complessivo netto pari ad € 83.607.864,47 (IVA esclusa), di cui € 80.351.113,70 per lavori a corpo, € 2.196.789,10 per oneri per la sicurezza ed € 1.059.961,67 per gli oneri della progettazione esecutiva. La durata dei lavori prevista era di 3 anni dalla data di inizio effettiva. Contestualmente con Ordine di Servizio del 24 luglio 2014, le FSE hanno ordinato al Consorzio EURECA l'inizio delle attività di progettazione esecutiva, da completarsi entro 150 giorni naturali e consecutivi.
- Con appositi verbali in data 30 settembre 2014 sono state consegnate all'Impresa le aree presso la stazione di Triggiano (BA) e di Capurso (BA) da destinare a cantiere, all'installazione temporanea di eventuali box prefabbricati ad uso spogliatoi e uffici, nonché per lo stoccaggio di materiali ed attrezzi necessari all'esecuzione dei lavori e alle attività di progettazione. In data 8 ottobre 2014, FSE richiedeva al 10° Reparto Infrastrutture Napoli autorizzazione preventiva ad eseguire i lavori di bonifica da ordigni bellici (BOB) delle aree interessate dai lavori.
- In data 22 ottobre 2014, con Determina Dirigenziale n.118 la Regione Puglia – Assessorato ai Trasporti, determinava l'impegno di spesa di € 96.141.501,79 e liquidava l'acconto del 10% pari ad € 9.233.865,82.
- In data 24 novembre 2014 il 10° Reparto Infrastrutture Napoli trasmetteva a FSE l'autorizzazione n. 201 datata 24 novembre 2014 e richiedeva il progetto di Bonifica Ordigni Bellici (da sottoporre ad approvazione dello stesso 10°

Reparto) da redigersi dall'impresa prescelta B.M. Service. Nelle prescrizioni tecniche allegate all'autorizzazione veniva riportata la quantità di superficie relativa alla bonifica superficiale in m<sup>2</sup> 370.500,00 (comprensiva delle aree di cantiere e piste di servizio).

- In data 20 gennaio 2015 il Consorzio EURECA ha comunicato a FSE la produzione delle nuove rotaie tipo 50E5 presso lo stabilimento Lucchini di Piombino. Successivamente in data 27 gennaio 2015 la società B.M. Service, ha presentato il progetto della bonifica delle aree interessate dai lavori di BOB. In tale relazione la bonifica superficiale è stimata in m<sup>2</sup> 410.000,00 e la bonifica profonda in m 218.477,00. In data 5 febbraio 2015, il Consorzio EURECA ha reso noti i quantitativi di bonifica BOB superficiale (m<sup>2</sup> 410.000,00) e bonifica BOB profonda (m 167.008,00).
- In data 5 febbraio 2015, con apposito verbale sottoscritto dalle parti, sono state collaudate le nuove rotaie tipo 50E5 in acciaio R260 non forate da 36 metri, nel quantitativo di n.1187 barre (pari a circa 2.133 t).
- **In data 28 febbraio 2015 è stato emesso dalla direzione lavori il 1° SAL pari a € 1.645.525,68.** In occasione della riunione del 12 marzo 2015, il Responsabile del Procedimento ha invitato la Direzione Lavori a procedere nella consegna delle aree (interessate dal procedimento espropriativo), per consentire il conseguente avvio dei lavori di bonifica da ordigni bellici ed eventuali indagini integrative necessarie alla redazione del progetto esecutivo. Il 20 marzo 2015, FSE ha messo a disposizione del Consorzio EURECA le aree individuate e consegnate all'Impresa. Il successivo 7 maggio la stazione appaltante esprimeva parere favorevole alla richiesta di proroga di ulteriori 35 giorni per la consegna della progettazione esecutiva già fissata all'8 maggio 2015 ed approvava, in variante: 1) l'utilizzo delle traverse monoblocco in luogo delle traverse biblocco; 2) l'adeguamento degli impianti di segnalamento congruenti con quelli già in uso; 3) l'elettrificazione per il realizzando raddoppio del binario tratta Mungivacca – Noicàttaro.
- Il 13 maggio 2015 il 10° Reparto Infrastrutture Napoli comunicava l'approvazione del progetto di Bonifica Ordigni Bellici e contestualmente ne ha autorizzato l'espletamento.

- Il 24 giugno 2015 il Consorzio EURECA, facendo riferimento all'approvazione del progetto di bonifica da parte del 10° Reparto Infrastrutture Napoli, comunicava la stima dei maggiori importi dovuti all'aumento dei quantitativi di bonifica prescritti, pari ad € 594.666,53. Il 9 luglio 2015, presso lo stabilimento della Coopsette S.C. di Cadelbosco di Sopra (RE), si collaudavano, con sottoscrizione del relativo verbale, n.6.500 traverse biblocco in c.a.v. Sistema Vagneaux necessarie alla realizzazione delle deviate provvisorie.
- Nella riunione del 14 settembre 2015 il Responsabile del Procedimento ha invitato la Direzione Lavori a procedere per ragioni di urgenza connesse alla gestione delle inevitabili interferenze dei lavori in appalto con la gestione del servizio ferroviario in essere di competenza FSE, alla consegna delle aree individuate in progetto, per consentire preliminarmente l'avvio dei lavori di bonifica da ordigni bellici.
- Con Ordine di Servizio del 28 settembre 2015 è stato ordinato l'avvio dei lavori di bonifica da ordigni bellici. Con verbale del 23 ottobre 2015, il Direttore dei Lavori ha eseguito la consegna, all'Impresa esecutrice, delle aree espropriate necessarie alla esecuzione dei lavori di Bonifica Ordigni Bellici. Tale attività è in corso di svolgimento.
- Il 28 ottobre 2015 sono state consegnate all'impresa le aree presso la stazione di Noicattaro (BA) da destinare allo stoccaggio di nuove rotaie e traverse necessarie all'intervento (attualmente stoccate solo le traverse biblocco). Successivamente il 18 novembre 2015 è stato emesso il **Primo Verbale di Verifica** e il relativo rapporto sul progetto esecutivo, con parere favorevole in linea tecnica, al tracciato ferroviario, opere civili di linea e opere civili di interramento.
- **Il 2° SAL pari a € 670.794,63 è stato emesso in data 18 novembre 2015.**  
Riepilogando, in data 20 novembre 2015 sono stati emessi:
  - il **Secondo Verbale di Verifica** e relativo rapporto sul progetto esecutivo, con parere favorevole in linea tecnica, degli impianti di segnalamento (IS), telefonici (TT) e di diffusione sonora (DS);

- il **Terzo Verbale di Verifica** e relativo rapporto sul progetto esecutivo, con parere favorevole in linea tecnica, degli impianti termofluidi e impianti elettrici;
- il **Quarto Verbale di Verifica** e relativo rapporto sul progetto esecutivo, con parere favorevole in linea tecnica, degli impianti di controllo e sicurezza;
- il **Verbale di Validazione Tecnica del progetto esecutivo**, con l'approvazione dell'Amministratore Unico FSE in data 23 novembre 2015.

In data 11 febbraio 2016 è stata redatta l'integrazione al **Verbale di Verifica e rapporto conclusivo sul progetto esecutivo**. La Regione Puglia, il 18 febbraio 2016, ha comunicato che la Giunta Regionale, con Delibera di n. 2146 del 30 novembre 2015, ha approvato la seconda e terza adesione al Piano di Azione e Coesione, attraverso la riduzione della quota di finanziamento statale del PO FESR 2007-2013 con contestuale incremento delle risorse del Programma Operativo Convergenza (POC) e conseguente attivazione della linea 8 POC "Reti e collegamenti per la mobilità".

L'intervento in oggetto, viste le difficoltà operative che hanno impedito la conclusione dello stesso nei termini di chiusura della programmazione 2007-2013 (31 dicembre 2015), è stato posto in salvaguardia nel POC per un importo di € 102.244.277,61, inserendo lo stesso nel sistema di monitoraggio MIRWEB con apposita sezione POC e codice identificativo PA5.400001.

La Regione Puglia ha quindi chiesto a FSE un aggiornamento del cronoprogramma dell'intervento, al fine di procedere alla redazione di un'appendice contrattuale al disciplinare regolante i rapporti tra Regione Puglia e FSE; pertanto, il 23 febbraio scorso è stato richiesto al Direttore dei lavori l'aggiornamento del cronoprogramma.



## ALLEGATO 5

**5-08110 Spessotto: Tempi e modalità di attuazione del programma di verifica delle emissioni inquinanti sul parco veicoli in circolazione ed eventuale applicazione di sanzioni pecuniarie a carico delle case costruttrici.****TESTO DELLA RISPOSTA**

A seguito del caso Volkswagen, sin dai primi giorni del mese di ottobre 2015 le strutture tecniche del MIT si sono attivate nell'individuazione di un organismo indipendente per realizzare le azioni necessarie a verificare l'effettiva consistenza delle emissioni inquinanti dei veicoli con motorizzazione diesel Euro 5b presenti sul mercato nazionale.

Scopo di tale attività è quello di ottenere riscontri oggettivi sulla attendibilità, in ambito di emissioni inquinanti e specificatamente di ossidi di azoto, dei test di omologazione dei veicoli alla luce della possibilità tecnologica, dimostrata nel caso Volkswagen, di doppia mappatura della centralina elettronica, con conseguente possibilità di modificare artatamente la misura di omologazione condotta in laboratorio.

È stata pertanto stipulata, il 14 dicembre 2015, una convenzione con un organismo indipendente per regolare le attività congiunte di misurazione delle emissioni inquinanti dei motori diesel Euro 5b da condursi mediante prove in laboratorio e prove su strada, nonché l'attività di elaborazione delle risultanze delle prove e di produzione della relativa reportistica scientifica.

La campagna di test è iniziata nel mese di gennaio e comporterà, una volta conclusa, la verifica di oltre 30 veicoli di diversi costruttori; i modelli individuati sono di gran lunga i più diffusi e, di fatto, rappresentano un campione significativo (oltre il 70 per cento) di quelli diesel di categoria Euro 5b circolanti sulle strade

del Paese. L'intera campagna di controllo appena descritta costituirà elemento imprescindibile per calibrare al meglio la più ampia e capillare azione di controllo e verifica da condursi facendo ricorso agli stanziamenti operati con legge di stabilità. Per inciso, segnalo che proprio lo scorso 26 febbraio è stato emanato apposito decreto dirigenziale che stabilisce modalità e procedure per la campagna di prove sui veicoli.

Tali risorse infatti, da utilizzare con idonee procedure concorsuali di livello comunitario, consentiranno di incrementare le verifiche di conformità sia sui veicoli che sui loro dispositivi, sistemi di entità tecniche, all'insegna di una efficace azione volta alla sicurezza stradale e alla salute pubblica.

Al termine della campagna, qualora dai risultati emergessero irregolarità, saranno irrogate le conseguenti sanzioni amministrative e le eventuali sanzioni penali connesse a reati emersi a seguito di indagine giudiziaria.

Quanto alla promozione di politiche di mobilità a basso impatto ambientale, il Ministero dell'ambiente riferisce di proprie azioni volte al contenimento delle emissioni derivanti dal traffico urbano e al miglioramento delle condizioni di mobilità anche attraverso iniziative di sensibilizzazione finalizzate a promuovere stili di vita sostenibili nella scelta delle diverse modalità di trasporto pubblico e privato in ambito urbano e metropolitano.

Allo stato attuale, la principale misura a sostegno della mobilità a basso impatto

ambientale è quella rappresentata dall'articolo 5, commi 1 e 2, della legge n. 221/2015, che prevede lo stanziamento di euro 35.000.000 per la realizzazione del Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro. Il Programma è in fase di predisposizione e conterrà una serie di misure ammissibili a cofinanziamento, a favore di enti locali con popolazione pari ad almeno 100.000 abitanti. Tra le tipologie di azioni cofinanziabili si annoverano *piedibus*, *car-pooling*, *car-sharing*, *bike-sharing*, realizzazione di percorsi protetti per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, a piedi o in bicicletta, laboratori e uscite didattiche con mezzi sostenibili, di programmi di educazione e

sicurezza stradale e altri programmi di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli.

Nell'ambito delle richiamate azioni di mobilità sostenibile, inoltre, con l'articolo 57 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, è stato previsto che possono essere concessi finanziamenti a tasso agevolato a soggetti privati che operano in alcuni specifici settori, e con decreto ministeriale del 2 febbraio 2016 è stata prevista l'estensione di tali finanziamenti a tasso agevolato anche a coloro i quali operano nei settori delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici e per l'erogazione di combustibili alternativi, trasporto collettivo e condiviso, e in generale mobilità sostenibile.

ALLEGATO 6

**5-08111 Tullo: Lunghezza massima degli autosnodati e dei filosnodati adibiti al servizio di linea per il trasporto di persone.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alla lunghezza di autoveicoli adibiti al trasporto persone (categoria internazionale M2 ed M3), e in particolare degli autosnodati e i filosnodati, gli uffici tecnici del MIT fanno presente quanto segue.

La direttiva 2002/7/CE che modifica la direttiva 96/53/CE, nonché da ultimo il Regolamento UE n. 1230/2012 concernente le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale degli autoveicoli, prescrivono il limite di 18,75 metri quale lunghezza massima di un autosnodato.

In tale fattispecie sono ricompresi i filoveicoli con alimentazione elettrica.

Premesso ciò, in sede di revisione del Codice della strada di cui al disegno di legge di delega al Governo AS 1638, si potrà provvedere alla modifica dell'articolo 61 in coerenza con la norma comunitaria.

## ALLEGATO 7

**5-08112 Attaguile: Regolamentazione del traffico aereo afferente al sistema lombardo, sulla base della differenziazione dell'offerta aeroportuale.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Al fine di dare attuazione alla decisione dell'Unione europea relativa al decreto ministeriale 1 ottobre 2014, n. 395, di modifica dei precedenti decreti cosiddetti Bersani, è stato dato mandato al competente Ente Nazionale per l'Aviazione Civile di svolgere la consultazione con gli utenti dello scalo di Linate, richiesta con tale decisione. La consultazione si è chiusa nel mese di gennaio 2016, con la maggioranza dei vettori che ha espresso posizioni favorevoli o neutrali alla manovra di liberalizzazione oggetto delle misure adottate con il citato decreto ministeriale.

In ogni caso è intendimento del MIT mantenere inalterati i parametri di accesso all'aeroporto di Linate, relativi al numero massimo di movimenti orari praticabili (18), al tipo di aeromobili utilizzabili (*narrow body*), al tipo di servizi effettuabili (*point to point* da/per città europee) e alla nazionalità intra-UE dei vettori che effettuano servizi, sottolineando che i vettori extra-UE non possono operare da/per Linate neppure in code *sharing* con i vettori UE.

Pertanto, resta fermo l'obiettivo di ottimizzare le capacità di utilizzo dello scalo di Linate e contestualmente di potenziare l'*hub* di Milano Malpensa, il cui ruolo di *gate* intercontinentale è stato riconosciuto sia dal Piano nazionale degli aeroporti, che dal decreto del Presidente della Repubblica n. 201/2015 di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale; i risultati di traffico relativi all'anno 2015 confermano un *trend* di crescita positivo per entrambi gli aeroporti e quindi la fondatezza del percorso intrapreso.

Si precisa peraltro che sia il documento di pianificazione della rete aeroportuale nazionale che l'atto normativo conseguente hanno riconosciuto a Milano Malpensa il ruolo di particolare rilevanza strategica nell'ambito del bacino nord-ovest insieme all'aeroporto di Torino, purché quest'ultimo realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie Alta velocità/Alta capacità tra le città di Torino e Milano, un sistema di alleanze con Malpensa, finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'intero bacino del nord-ovest. In tale contesto, risulta assegnato allo scalo di Malpensa una funzione trainante dell'intero bacino e una caratterizzazione di ruolo che punta sui collegamenti intercontinentali operabili dallo stesso, oltretutto su quelli interni all'Unione europea, questi ultimi senza i limiti già indicati per Milano Linate relativi alla tipologia di aeromobili utilizzabili, di servizi effettuabili *point to point* da/per città europee, nonché alla nazionalità intra-UE dei vettori che effettuano i servizi e ai movimenti orari massimi. Pertanto, il ruolo riconosciuto allo scalo di Linate si caratterizza essenzialmente in ambito intra europeo, con vincoli precisi.

Ulteriore elemento della vocazione intercontinentale di Malpensa è rappresentato dalla posizione raggiunta di principale aeroporto nazionale per il trasporto merci, ambito quest'ultimo che le previsioni degli esperti danno in ulteriore crescita nei prossimi anni. Anche per gli altri scali lombardi è previsto una crescita del traffico per i prossimi anni, fermo restando

che, per superare la conflittualità tra gli scali sull'intero territorio nazionale, sarà fondamentale perseguire sistemi di alleanze tra gli stessi e, laddove ve ne siano le condizioni, costituzioni di reti di aeroporti con unicità di gestione.

Circa, poi, il piano degli investimenti è sufficiente ricordare che già risulta approvato il contratto di programma stipulato nel 2011 tra ENAC e SEA spa per il periodo 2011-2021, approvato con DPCM del 30 aprile 2012, nel quale è previsto un programma di rilevanti investimenti per gli aeroporti milanesi di Malpensa e Linate

per un totale di circa 1 miliardo e 480 milioni di euro per l'intero periodo contrattuale (10 anni), di cui la quasi totalità riguarda lo scalo di Malpensa.

Con riferimento, infine, all'argomento dell'apertura di nuove rotte in regime di quinta libertà su Milano Malpensa, si precisa che tale apertura, soggetta al rispetto della normativa nazionale e dell'Unione europea vigente in materia, impone la valutazione delle singole fattispecie sulla base della procedura delineata dall'articolo 28, comma 8-*bis* della legge n. 164/2014.