

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	131
SEDE CONSULTIVA:	
Disciplina dell'attività di ristorazione in abitazione privata. Testo unificato C. 3258 Minardo ed abb. (Parere alla X Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole con condizione</i>)	132
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	139
DL 193/2016: Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili. C. 4110 Governo (Parere alle Commissioni riunite V e VI) (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	134
INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:	
5-09937 Bruno: Ragioni di impedimento dello sviluppo e ampliamento dell'aeroporto di Pisa .	135
ALLEGATO 2 (<i>Testo della risposta</i>)	140
5-09931 Paolo Nicolò Romano: Possesso dei requisiti di legge da parte dei membri designati al Consiglio di amministrazione di ENAC	135
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	141
5-09932 Bergamini: Costi e tempi di riprogettazione dell'alta velocità a Firenze a causa della mancata realizzazione della stazione Foster	136
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	143
5-09933 Garofalo: Opportunità di inserire specifiche disposizioni sull'attività di pulizia delle gallerie nel contratto di servizio con RFI SpA	136
ALLEGATO 5 (<i>Testo della risposta</i>)	144
5-09934 Catalano: Possibile sottrazione di macchinisti alle aziende concorrenti a causa del reclutamento di personale già formato da parte di Trenitalia	137
ALLEGATO 6 (<i>Testo della risposta</i>)	145
5-09936 Marco Di Stefano: Possibilità di un cambio di gestione della ferrovia Roma-Viterbo visti i risultati dell'attuale gestore Atac	137
ALLEGATO 7 (<i>Testo della risposta</i>)	146
5-09935 Franco Bordo: Investimenti per la sicurezza e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie nelle zone terremotate dell'Italia centrale	137
ALLEGATO 8 (<i>Testo della risposta</i>)	147

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

Giovedì 3 novembre 2016.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle
13.40 alle 13.45.

SEDE CONSULTIVA

*Giovedì 3 novembre 2016. — Presidenza
del presidente Michele Pompeo META.*

La seduta comincia alle 13.45.

Disciplina dell'attività di ristorazione in abitazione privata.**Testo unificato C. 3258 Minardo ed abb.**

(Parere alla X Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole con condizione).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

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

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Paolo COPPOLA (PD), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esaminare in sede consultiva la proposta di legge recante disciplina dell'attività di ristorazione in abitazione privata (C. 3258 e abbinate), con riguardo al testo unificato come modificato dagli emendamenti approvati dalla Commissione X Attività produttive in data 2 novembre 2016.

L'articolo 1 individua la finalità della legge nella disciplina dell'attività di ristorazione esercitata da persone fisiche in abitazione privata, nell'ambito dell'economia della condivisione, fornendo strumenti atti a garantire la trasparenza, la tutela dei consumatori e la leale concorrenza.

L'articolo 2 contiene le definizioni di *home restaurant* intesa come attività finalizzata alla condivisione di eventi enogastronomici esercitata da persone fisiche all'interno delle unità immobiliari ad uso abitativo di residenza o domicilio, proprie o di un soggetto terzo. Per i profili di interesse si evidenzia che la definizione di *home restaurant* implica che l'attività avvenga per il tramite di piattaforme digitali che mettono in contatto gli utenti, anche a titolo gratuito e definisce *gestore* il soggetto che gestisce la piattaforma digitale finalizzata all'organizzazione di eventi gastronomici.

Conseguentemente l'articolo 3, che è quello di maggior interesse per la Commissione, disciplina i compiti del gestore

che, in primo luogo è chiamato a garantire, nel rispetto della *privacy*, che le informazioni relative alle attività degli utenti, iscritti alle piattaforme medesime, siano tracciate e conservate.

Il testo impone che il servizio sia inserito nella piattaforma almeno trenta minuti prima della sua fruizione e che, anche nel caso di cancellazione prima della fruizione del servizio, ne resti traccia. Si stabilisce che le piattaforme digitali debbano prevedono modalità di registrazione univoche dell'identità e che le transazioni di denaro siano operate mediante le piattaforme digitali e avvengano esclusivamente attraverso sistemi di pagamento elettronico.

Sono poi precisati alcuni ulteriori obblighi di verifica e comunicazione in capo al gestore, ad esempio concernenti la titolarità dei requisiti per lo svolgimento dell'attività di cuoco e la presenza di un'apposita copertura assicurativa sia per l'abitazione sia per il cuoco medesimo e la comunicazione dei medesimi agli utenti fruitori.

L'articolo in commento rinvia quindi a un decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, la determinazione delle modalità per garantire il controllo delle attività svolte per il tramite delle piattaforme digitali di *home restaurant*.

L'articolo 4 dopo aver circoscritto l'ambito di applicazione delle norme introdotte (che non riguardano le attività svolte in ambito privato o comunque da persone unite da vincoli di parentela o di amicizia, che costituiscono attività libere e non soggette a procedura amministrativa), stabilisce che i soggetti « di cui all'articolo 1, commi 1 e 2 » per lo svolgimento dell'attività di *home restaurant* debbano procedere alla segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) mentre non è necessaria l'iscrizione al registro degli esercenti il commercio. Dalla lettura del testo sembra ragionevole ipotizzare – ma sul punto sarebbe opportuno un chiarimento – che tale autorizzazione sia necessaria esclusivamente per l'utente operatore cuoco.

L'attività è configurata come saltuaria e non deve superare il limite di 500 coperti per anno solare né generare proventi superiori a 5.000 euro annui. Sono poi normati, mediante rinvio, i requisiti di onorabilità degli utenti operatori cuochi e le disposizioni in materia di igiene previste dalle disposizioni nazionali ed europee.

L'articolo 5, ribadendo quanto già esplicitato all'articolo 4, prevede che le unità immobiliari ad uso abitativo utilizzate debbano possedere le caratteristiche di abitabilità ed igiene ai sensi della normativa vigente e che lo svolgimento dell'attività di *home restaurant* non comporta la modifica della destinazione d'uso del medesimo immobile.

L'attività di *home restaurant* non può essere esercitata nelle unità immobiliari ad uso abitativo in cui sono esercitate attività turistico-ricettive in forma non imprenditoriale o attività di locazione per periodi di durata inferiore a trenta giorni, e viceversa.

L'articolo 6 disciplina le conseguenze dell'esercizio dell'attività di *home restaurant* in assenza della segnalazione certificata di inizio attività mentre l'articolo 7 contiene la clausola di invarianza finanziaria.

In conclusione la competenza della Commissione concerne specificamente gli aspetti tecnici previsti dall'articolo 3, che disciplina l'attività dei gestori delle piattaforme digitali finalizzate all'organizzazione di eventi enogastronomici e presenta alcuni aspetti significativi considerato che sono diversi gli obblighi posti in capo a tali soggetti.

La proposta di parere oggetto della sua illustrazione – suscettibile di essere integrata con gli elementi che dovessero emergere nel dibattito – segnala l'opportunità di evitare il più possibile oneri amministrativi e gestionali del gestore della piattaforma, che nell'articolato appaiono piuttosto gravosi (tanto più che non si esclude nemmeno che l'attività di intermediazione tra gli utenti sia fornita a titolo gratuito, secondo quanto indicato nella lettera a) dell'articolo 2, comma 1. In altri termini gli adempimenti previsti dalla normativa

dovrebbero esser tali da non impedire lo sviluppo di esperienze di *sharing economy*.

Formula, quindi, la proposta di parere (vedi allegato 1).

Michele Pompeo META, *presidente*, si interroga su quanto previsto nell'articolo 4, comma 3, del testo circa i limiti dei 500 coperti per anno solare ovvero dei proventi non superiori a 5.000 euro annui e cioè in quale rapporto tale cifra siano tra loro nonché in che modo è possibile esercitare il controllo sul superamento dei limiti.

Ivan CATALANO (CI), rileva che dal testo emergerebbe che il controllo sia esercitabile attraverso la piattaforma digitale medesima che è in grado di registrare i dati e mantenerli in memoria nonché elaborarli a quei fini. Quanto al rapporto tra le predette entità è ragionevole ritenere che sia stato considerato un importo medio di dieci euro a coperto. Il limite posto circa la generazione di proventi non superiori a 5.000 euro annui è anch'esso collegato alla non professionalizzazione ed è giustificato, a suo avviso, dal fatto che il regime previdenziale per il lavoro autonomo occasionale entro quel limite è agevolato, mentre il suo superamento rende necessaria l'iscrizione alla gestione separata INPS, ed il versamento dei relativi contributi.

Matteo MAURI (PD) dopo aver constatato che nel corso della legislatura si sono incrociati lavori parlamentari relativi a diversi settori oggetto di *sharing economy* – tra cui la proposta di legge sul *car pooling* di cui è relatore – mentre attualmente alla Camera si sta discutendo una normativa complessiva concernente la disciplina delle piattaforme digitali per la condivisione di beni e servizi e disposizioni per la promozione dell'economia della condivisione, ritiene che sarebbe stato meglio stabilire innanzi tutto un quadro normativo complessivo della predetta economia della condivisione, per poi passare a definire normative di settore, strategia che

egli ha in prima persona adottato in qualità di relatore sul citato testo.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia i colleghi che con i loro interventi hanno voluto dare un contributo di chiarezza alla discussione e pone in votazione la proposta di parere con condizione del relatore (*vedi allegato 1*).

La Commissione approva la proposta di parere del relatore (*vedi allegato 1*).

DL 193/2016: Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili.

C. 4110 Governo.

(Parere alle Commissioni riunite V e VI).

(*Seguito dell'esame e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 2 novembre 2016.

Anna Maria CARLONI (PD) intende intervenire per rispondere a quanto sostenuto dall'onorevole Dell'Orco nella seduta di ieri su quanto disposto dall'articolo 11 del testo in oggetto e, specificamente, in relazione al contributo straordinario di importo massimo pari a 600 milioni di euro a favore della regione Campania per far fronte ai debiti della regione medesima con l'Ente Autonomo Volturmo (EAV), qualificato come un vero e proprio favore al presidente De Luca e testimonianza di un atteggiamento ambiguo ed opaco del Governo dimenticando che questa Commissione, lo scorso luglio, si era trovata d'accordo all'unanimità su una soluzione di eguale portata ma che, tuttavia, non era andata in porto. Crede che sia giusto considerare che quando si parla di EAV e delle sue vicende non si possa trascurare il volume del numero di utenti e l'entità della società medesima in termini di addetti. Si tratta certamente di un intervento volto a sanare un'esposizione debitoria dell'ente esercente il servizio di trasporto di dimensioni significative al punto da rendere necessario a suo tempo la nomina

di un commissario e l'adozione di un piano di rientro. Peraltro interventi con finalità simili a questa sono già stati operati anche a favore di altre regioni, sia meridionali che settentrionali, perché ritenuti necessari e senza che la cosa sia stata ritenuta scandalosa. Quanto ai riferimenti con la situazione dell'ATAC, essi sembrano inconferenti visto che a questa società di trasporto non è stato mai negato un sostegno, in pieno spirito di collaborazione tra le istituzioni coinvolte, anche in tempi recenti.

Vincenzo GAROFALO (AP) evidenzia la delicatezza della materia concernente il trasferimento di risorse specificamente dedicate a risolvere crisi delle aziende di trasporto locale, di cui comprende certamente le motivazioni, ma anche i rischi connessi all'instaurarsi di una prassi non edificante e che per di più può creare squilibri territoriali in ragione della diversa misura degli interventi statali. Non esimersi dal rilevare come ad esempio, in tale specifico ambito, sia pure in un contesto differente e con differenti finalità, la Sicilia abbia ricevuto interventi di portata notevolmente inferiore.

Mirella LIUZZI (M5S) tiene a precisare che la posizione del suo gruppo è sempre stata coerente come testimoniato dagli emendamenti a suo tempo presentati in sede di discussione delle norme di finanza pubblica e da quelli che saranno presentati al testo in esame. La critica è essenzialmente rivolta alla mancanza di una visione strategica e complessiva sulle esigenze e sugli interventi da attuare per il sostegno al trasporto pubblico locale, che peraltro attinge le sue risorse dal fondo apposito al quale ogni anno viene sempre a mancare più di un miliardo.

Nel caso di specie la questione è resa particolarmente critica dall'enorme esposizione debitoria che ha persino portato a ritardi nel pagamento delle retribuzioni di cui ritiene prioritario individuare cause e responsabilità. Solo dopo si potrà l'intervento potrà essere efficace e non costituire una mera sanatoria.

Ivan CATALANO (CI), *relatore*, precisa che la collega fa riferimento alla carenza di risorse del fondo per il trasporto pubblico che in realtà non è tale ma che si determina in concreto in ragione dello storno dei fondi da parte delle regioni che li utilizzano per altre finalità. Ritiene d'altra parte che la misura di cui si discute sia in questo momento ineludibile perché non vi sono alternative diverse se non la liquidazione della società e l'interruzione del servizio.

Michele MOGNATO (PD) ritiene che il dibattito svolto testimoni come sarebbe necessario affrontare in modo organico la disciplina del trasporto pubblico locale completando il percorso di riforma già intrapreso con il decreto sul servizio pubblico locale.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta ricordando che il parere sarà reso il prossimo 8 novembre.

La seduta termina alle 14.10.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 3 novembre 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 14.30.

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.

5-09937 Bruno: Ragioni di impedimento dello sviluppo e ampliamento dell'aeroporto di Pisa.

Massimo ARTINI (Misto-AL-P), 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 2*).

Massimo ARTINI (Misto-AL-P), replicando, si dichiara insoddisfatto in quanto le affermazioni dell'Enav sulla destinazione prevalentemente militare dell'aeroporto di Pisa non rispondono alla realtà dei fatti. È noto infatti che solo una piccola percentuale delle attività dell'aeroporto hanno tale destinazione. Invita pertanto a compiere ogni attività necessaria per il potenziamento dell'attività di volo civile anche internazionale dell'aeroporto di Pisa.

5-09931 Paolo Nicolò Romano: Possesso dei requisiti di legge da parte dei membri designati al Consiglio di amministrazione di ENAC.

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), illustra l'interrogazione in titolo evidenziando come il cancro del Paese sia la lottizzazione politica da cui discende inevitabilmente la corruzione politica che impedisce buone opere pubbliche. Ritiene che la corruzione non si caratterizzi soltanto nel pagamento di denaro, le cosiddette mazzette, ma anche nell'assegnazione di incarichi e consulenze ai cosiddetti amici degli amici: favori per ottenere altri favori, logica che i partiti hanno sempre impiegato con le conseguenze ampiamente note a tutti. E questo, crede, è quello a cui si assiste anche nel caso in esame ove quattro persone estranee al settore aeronautico vengono catapultate ad assumere ruoli strategici e delicati non per le loro specifiche competenze, ma solo per rispondere a logiche di appartenenza politica.

Conseguentemente, chiede al Governo quali titoli i designati possano vantare, per entrare a far parte del nuovo consiglio di amministrazione di Enac, tali da rappresentare il possesso dei requisiti di legge che richiede ai candidati « comprovata cultura giuridica, tecnica ed economica nel settore aeronautico ».

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 assolutamente insoddisfatto dalla risposta. Ritiene, infatti, due designati, Alfredo Pallone e Manlio Mele, solo due politici di professione con una cultura aeronautica inesistente. Segnala che anche per quanto riguarda gli altri due nominativi (Bergantino e Riccardi) le notizie avute non sembrano incoraggianti. Intende sottolineare, inoltre, che per uno dei designati, Mele, si tratterebbe del terzo mandato grazie anche al fatto che il limite dei due mandati è stato appositamente aggirato con il decreto del Presidente della Repubblica 188 del 2010. Ricorda che aveva chiesto una consultazione pubblica per individuare le competenze migliori, anche se la procedura non è prevista dalla legge, ma ritiene che l'interesse a foraggiare i « clan » partitici abbia evidentemente prevalso.

5-09932 Bergamini: Costi e tempi di riprogettazione dell'alta velocità a Firenze a causa della mancata realizzazione della stazione Foster.

Deborah BERGAMINI (FI-PdL) 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*).

Deborah BERGAMINI (FI-PdL), replicando, si dichiara assolutamente insoddisfatta della risposta ricevuta dal Governo che, dedicando meno di tre minuti a una questione così rilevante che interessa Firenze e i suoi cittadini, dimostra ancora una volta come questo, mentre a spiegare i suoi comportamenti è molto conciso, a fare propaganda lo è molto di meno. Rilevando l'entità degli investimenti coinvolti e la vastità dei potenziali costi legati a penali contrattuali per mancati adempimenti, ritiene stupefacente che il Governo sottolinei che le eventuali ricadute sull'appalto, per la revisione del progetto, ricadano comunque nell'ambito delle risorse proprie di RFI e conclude esprimendo tutto il proprio dispiacere per i contribuenti così maltrattati.

5-09933 Garofalo: Opportunità di inserire specifiche disposizioni sull'attività di pulizia delle gallerie nel contratto di servizio con RFI SpA.

Vincenzo GAROFALO (AP) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Vincenzo GAROFALO (AP) replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto. Preferirebbe che il Governo ponesse maggiore attenzione sul tema considerando che una buona manutenzione delle gallerie significa anche una buona tenuta del patrimonio comune e nel tempo garantisce costi inferiori, comunque, ad eventuali interventi di riparazione successivi al verificarsi di danni. Conclude ricordando che la buona manutenzione rileva anche ai fini dei profili della sicurezza e invitando il Governo a dare gli opportuni indirizzi nel contratto di servizi ferroviari.

5-09934 Catalano: Possibile sottrazione di macchinisti alle aziende concorrenti a causa del reclutamento di personale già formato da parte di Trenitalia.

Ivan CATALANO (CI) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Ivan CATALANO (CI), replicando, rileva che il punto centrale di quanto richiamato nell'interrogazione non è la questione se Trenitalia viola diritti altrui comportandosi scorrettamente, nel qual caso i danneggiati potranno rivolgersi, qualora lo ritengano, alla giustizia, ma che il passaggio di macchinisti che avviene in questo modo rischia di indebolire le capacità di trasporto delle aziende colpite dagli esodi indebolendo altresì il trasporto di merci. Sottolinea, infatti, che formare un macchinista richiede tempo, ma anche che l'attività di trasporto regionale sembra essere programmabile a medio periodo e quindi anche le attività di formazione dei lavoratori addetti possono essere programmate parallelamente. Ciò significa, a suo avviso, che Trenitalia ben potrebbe programmare e formare quanto serve, senza sottrarre risorse a chi opera attività di trasporto merci che nell'immediato subirebbe gravi danni, e con loro il trasporto merci in sé. Concludendo, ritiene quindi necessario che il Governo si adoperi per arrivare ad una soluzione soddisfacente.

5-09936 Marco Di Stefano: Possibilità di un cambio di gestione della ferrovia Roma-Viterbo visti i risultati dell'attuale gestore Atac.

Emiliano MINNUCCI (PD), 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 7*).

Emiliano MINNUCCI (PD), replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara parzialmente soddisfatto, ma ritiene di dover insistere nell'auspicare un'attività di pressione da parte del Governo per arrivare ad un cambio di gestione della linea Roma-Viterbo interessando RFI. Ritiene, infatti, non più sopportabile gli effetti dell'attuale gestione ATAC che producono un servizio – che sarebbe più esatto definire un disservizio – che non è degno della capitale del paese e non è assolutamente all'altezza delle necessità di un bacino di utenza caratterizzato anche da importanti fenomeni di pendolarismo.

5-09935 Franco Bordo: Investimenti per la sicurezza e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie nelle zone terremotate dell'Italia centrale.

Franco BORDO (SI-SEL) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 8*).

Franco BORDO (SI-SEL), replicando, ringrazia per l'esposizione esaustiva e per l'elenco di impegni assunti nel contratto di programma; tuttavia la sua richiesta intendeva sollecitare il Governo a reperire ulteriori risorse e fissare impegni aggiuntivi rispetto a quanto previsto dal contratto di programma, ove quanto stabilito come impegno non potrebbe altro che essere rispettato. Ricorda di aver chiesto qualcosa di aggiuntivo, specialmente per il Centro Italia anche in ragione del fatto che i recenti eventi sismici non devono comportare necessariamente il declino delle infrastrutture che, anzi, devono essere non solo tenute in perfetto stato di esercizio ma incrementate in termini di quantità e qualità. In tal senso

si augura che il Governo si adoperi opportunamente per stimolare Ferrovie dello Stato a realizzare quanto auspicato e conclude ricordando che buone e funzionanti infrastrutture nei predetti territori sono tanto più importanti in un momento come questo, quando serve rafforzare i mezzi per collegare chi, per motivi di lavoro o altro, deve tornare con frequenza in luoghi che ha dovuto mo-

mentaneamente abbandonare per forza maggiore e per tutelare la sicurezza della propria famiglia.

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

La seduta termina alle 15.20.

ALLEGATO 1

Disciplina dell'attività di ristorazione in abitazione privata (Testo unificato C. 3258 Minardo ed abb.)**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminate le proposte di legge recanti la disciplina dell'attività di ristorazione in abitazione privata (C. 3258 Minardo ed abb.), nel testo Unificato come modificato dagli emendamenti approvati dalla Commissione X Attività produttive in data 2 novembre 2016;

evidenziata in particolare la previsione dell'articolo 3, nella parte in cui pone a carico del gestore della piattaforma digitale gli oneri amministrativi riferiti al trattamento dei dati e loro conservazione, nonché della loro tracciabilità ai fini delle azioni di controllo degli enti competenti, delle transazioni economiche, della registrazione unica delle identità, della obblighi di verifica concernenti la titolarità dei requisiti per lo svolgimento dell'attività di cuoco e la presenza di un'apposita copertura assicurativa sia per l'abitazione sia per il cuoco medesimo;

rilevato che tale apparato prescrittivo appare far ricadere oneri amministrativi e gestionali particolarmente gravosi su soggetti per i quali non si esclude nemmeno che forniscano attività di intermediazione tra gli utenti a titolo gratuito, secondo quanto indicato nella lettera a) dell'articolo 2, comma 1,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

si limitino gli adempimenti e i gravami amministrativi in carico al gestore della piattaforma digitale esclusivamente a quelle prescrizioni essenziali per la corretta e trasparente attività di intermediazione, evitando che sul gestore ricadano impropriamente adempimenti e connesse responsabilità concernenti la verifica e il controllo di requisiti dei soggetti privati o delle coperture assicurative necessarie per l'attività di *home restaurant*.

ALLEGATO 2

5-09937 Bruno: Sulle ragioni di impedimento dello sviluppo e ampliamento dell'aeroporto di Pisa.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce ENAC, l'aeroporto di Pisa è classificato aeroporto militare aperto al traffico civile e l'attività di volo commerciale viene coordinata nell'ambito di « finestre operative » concesse e coordinate con l'Aeronautica Militare.

Con apposito decreto, lo scalo è stato dichiarato come M.O.B. *Main Operating Base* dal Ministero della difesa. Inoltre, l'area destinata all'attività civile, per la zona terminale, ricopre una superficie particolarmente contenuta che rappresenta una limitata percentuale rispetto all'espansione del sedime.

L'ENAC riferisce di non essere a conoscenza della proposta di realizzare una nuova pista di volo presso lo scalo pisano. La fattibilità stessa della proposta appare di difficile applicazione in quanto andrebbe verificata la possibilità di estendere

i livelli operativi del traffico civile in considerazione delle esigenze dell'attività militare, che è prioritaria sullo scalo in oggetto.

Andrebbero poi svolte tutte le valutazioni ambientali e urbanistiche per la realizzazione della nuova pista e per un sensibile ampliamento dell'area terminale, nonché una rivalutazione dei livelli e delle modalità di accessibilità; i costi di realizzazione dovrebbero tenere conto di quelli di esproprio delle nuove aree interessate.

Infine, segnalo che il collegamento aereo Pisa/JFK, che è stato cancellato dalla compagnia aerea Delta, si è svolto regolarmente per un notevole lasso di tempo e pertanto la sua cancellazione non appare legata a questioni connesse alle dotazioni infrastrutturali dell'aeroporto stesso.

ALLEGATO 3

5-09931 Paolo Nicolò Romano: Sul possesso dei requisiti di legge da parte dei membri designati al Consiglio di amministrazione di ENAC.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come ho già avuto modo di riferire sull'argomento, il procedimento di scelta dei quattro membri del CdA di ENAC è stato correttamente attivato dal MIT – per la parte di competenza – ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250. Tale articolo demanda espressamente al MIT l'indicazione alla Presidenza del Consiglio dei 4 membri componenti il collegio, ai fini della successiva adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di nomina, e tale facoltà è stata regolarmente esercitata dal MIT; il procedimento apertosi presso la Presidenza del Consiglio si è concluso, come è noto, con l'adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 settembre 2016.

Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri è stato quindi sottoposto al vaglio degli organi di controllo e registrato dalla Corte dei conti il 26 settembre scorso, che a tal fine ha esaminato i relativi *curricula* e verificato la sussistenza dei requisiti prescritti.

Pertanto, i soggetti nominati sono risultati, anche in sede del predetto controllo, in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 4, comma 3, del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250.

In particolare, evidenzio sinteticamente solo alcuni dei profili inerenti il possesso dei citati requisiti per ciascuno degli interessati:

L'onorevole Pallone, quale parlamentare europeo nel quinquennio 2009-2014, si è occupato di complessi *dossier* relativi

alla pianificazione di lungo periodo dello sviluppo di attività economiche e produttive dell'Unione, ivi incluse quelle relative al settore aeronautico, contribuendo, specificatamente, all'interno dei lavori della Commissione, alla definizione delle linee programmatiche in materia di investimenti negli aeroporti, di aiuti di Stato nel settore aeroportuale, di elaborazione e implementazione della normativa del settore aeronautico;

la dottoressa Luisa Riccardi ha acquisito un'esperienza ad ampio spettro nei settori della pianificazione e dell'innovazione tecnologica relativi alla difesa aeronautica, nonché della regolamentazione per l'omologazione e controllo dei mezzi aerei, mediante molteplici collaborazioni con i principali organismi competenti in materia (Ministero della difesa, Agenzia Spaziale Italiana) e curando altresì l'attività di rappresentanza per Enti, società e organizzazioni nazionali e internazionali che operano nel settore dell'aviazione;

la professoressa Stefania Bergantino ha maturato una approfondita qualificazione nel settore aeronautico sia in ambito nazionale che internazionale. Tra l'altro, si è occupata di progetti regionali sull'analisi della domanda e dell'offerta di trasporto aereo e delle implicazioni delle stesse sullo sviluppo socio-economico dei territori, di problematiche concernenti le privatizzazioni di aeroporti, di analisi

economiche sul mercato del trasporto aereo in ambito di gruppi di lavoro europei e internazionali;

il dottor Manlio Mele è stato già componente del Consiglio di Amministrazione dell'ENAC dal 2003 al 2007, occupandosi in particolare della pianificazione del sistema aeroportuale italiano, delle

innovazioni tecnologiche nel settore e dei rapporti per l'Italia con vari aeroporti internazionali.

Alla luce di quanto specificato si ritiene che la normativa inerente i requisiti per le nomine in argomento sia stata pienamente osservata.

ALLEGATO 4

5-09932 Bergamini: Sui costi e i tempi di riprogettazione dell'alta velocità a Firenze a causa della mancata realizzazione della stazione Foster.

TESTO DELLA RISPOSTA

Riferisce Ferrovie dello Stato Italiane di aver proposto una riflessione sull'utilità della nuova stazione sulla base di valutazioni tecniche e analisi che derivano dalle innovazioni tecnologiche per la gestione della circolazione, e anche dall'esperienza maturata in questi anni nel servizio dell'Alta Velocità, senza mettere in discussione la validità del passante ferroviario.

Sono in corso gli approfondimenti al progetto nell'ambito del tavolo tecnico istituzionale teso ad individuare la migliore soluzione complessiva per l'area e la mobilità.

Qualora la decisione finale comportasse una revisione del progetto della stazione, saranno valutate le eventuali ricadute sull'appalto che, si precisa, è finanziato con risorse proprie di RFI.

ALLEGATO 5

5-09933 Garofalo: Opportunità di inserire specifiche disposizioni sull'attività di pulizia delle gallerie nel contratto di servizio con RFI SpA.

TESTO DELLA RISPOSTA

Sul tema della pulizia delle gallerie della rete ferroviaria nazionale, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) riferisce di provvedere, con ditte di manutenzione qualificate e con proprie squadre operative, a ripulire la segnaletica di galleria ovvero le parti di impianto che nel tempo subiscono accumuli di polveri che ne riducono la visibilità; inoltre, qualora dovessero essere rilevati accumuli di materiale di risulta sul binario in galleria, sempre con personale tecnico specializzato ovvero ditte appaltatrici di settore, si interviene per effettuare la pulizia del sedime. Nel caso di gallerie ferroviarie metropolitane che contengono stazioni sotterranee, RFI provvede anche, con squadre di piccola manutenzione oppure con ditte appaltatrici di settore, a

tenere pulito il tratto di linea sotterranea e quindi sia le pavimentazioni che le pareti della stazione.

La manutenzione fatta, sia internalizzata che a mezzo ditta, è compresa tra le attività di manutenzione ordinaria previste nell'attuale Contratto di Programma – Parte Servizi tra MIT e RFI.

Inoltre, nel rispetto del vigente codice appalti, RFI si è dotata di Accordi Quadro di manutenzione ordinaria e straordinaria, validi 3 anni, per garantire tutte le attività manutentive.

Infine, è opportuno ricordare che ormai la totalità dei treni passeggeri sono climatizzati con sistema di aerazione filtrante e quindi garantiscono elevati standard di salubrità, sia all'aperto che in galleria.

ALLEGATO 6

5-09934 Catalano: Sulla possibile sottrazione di macchinisti alle aziende concorrenti a causa del reclutamento di personale già formato da parte di Trenitalia.

TESTO DELLA RISPOSTA

In merito alle attività di reclutamento da parte di Trenitalia di macchinisti operanti in altre aziende concorrenti e da destinare al servizio regionale, ricordo che il decreto legislativo n. 247/2010 di recepimento della direttiva comunitaria 2007/59 pone delle tutele affinché gli investimenti per la formazione di un macchinista sostenuti da un'impresa ferroviaria non vadano indebitamente a vantaggio di un'altra impresa ferroviaria stabilendo le condizioni per le quali la tutela deve applicarsi.

In attuazione di tale disposizione il MIT, di concerto con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, con decreto 30 novembre 2012 ha sancito il diritto del datore di lavoro di ricevere un indennizzo nel caso in cui nei quattro anni successivi alla formazione il macchinista decida volontariamente di lasciare l'impresa o il gestore dell'infrastruttura che ha sostenuto gli oneri della formazione e venga utilizzato da un'altra impresa ferroviaria o gestore di infrastruttura. L'indennizzo è a carico dell'impresa o gestore che assume il macchinista, ed è computato dal datore di lavoro nella misura dei costi medi di formazione e in proporzione al periodo di ammortamento residuo.

Nel ritenere che la fattispecie in esame sia adeguatamente regolamentata dalla vigente normativa nazionale, il MIT è comunque disponibile ad attivare tavoli di confronto con la partecipazione di tutti gli operatori interessati ove dovesse emergere la necessità.

Inoltre, Trenitalia riferisce di procedere alle assunzioni del personale necessario per le attività dell'azienda nell'osservanza della normativa vigente in materia e con modalità tali da garantire il pieno rispetto delle corrette dinamiche concorrenziali. Peraltro, la stessa azienda ricorre sempre – prioritariamente – alla mobilità interna al Gruppo FS Italiane, tenendo conto di tutte le risorse che si rendono disponibili nei diversi profili professionali richiesti.

Conseguentemente, anche il reclutamento di personale al quale fanno riferimento gli interroganti avverrà in conformità ai suddetti criteri.

Allo stato attuale, la Divisione Cargo di Trenitalia non dispone di personale di condotta in eccesso, né risulta che presso la Società Serfer vi siano macchinisti in esubero.

ALLEGATO 7

5-09936 Marco Di Stefano: Sulla possibilità di un cambio di gestione della ferrovia Roma-Viterbo visti i risultati dell'attuale gestore Atac.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In premessa, devo ricordare che le competenze in materia di amministrazione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale sono in capo alla Regione competente per territorio ovvero, per delega, all'Ente locale competente, e che le competenze gestionali di ATAC sono in capo all'Organo di amministrazione della medesima Società e, indirettamente, possono riferirsi al socio Roma Capitale.

In merito all'acquisizione o alla gestione della ferrovia regionale Roma-Viterbo da parte di RFI, ribadisco che le scelte potranno essere assunte dalla Regione Lazio in accordo con i soggetti

interessati, e comunque delineando un quadro più generale di programmazione della mobilità a livello regionale ovvero nazionale.

Quanto al servizio effettuato attualmente da ATAC sulla linea, rammento la piena competenza della Regione sia sotto il profilo della programmazione dei servizi che della gestione degli stessi.

Infine, il gruppo FS conferma quanto già comunicato dall'Amministratore delegato ovvero la possibilità di integrare nella rete ferroviaria nazionale le reti attualmente gestite dalle ferrovie ex concesse, previa disponibilità di adeguate risorse finanziarie.

ALLEGATO 8

5-09935 Franco Bordo: Sugli investimenti per la sicurezza e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie nelle zone terremotate dell'Italia centrale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Riferisce Rete Ferroviaria Italiana che il proprio Piano investimenti è rappresentato dal Contratto di Programma (CdP), il quale già prevede una serie di investimenti per la sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge, valutato nel suo complesso in alcune decine di miliardi di euro e che presenta una elevata complessità finanziaria e realizzativa.

Gli interventi relativi alla « Sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge » sono inclusi nella tabella A01 dell'aggiornamento 2015 del CdP Parte Investimenti 2012-2016 con un valore complessivo di 29.830 milioni di euro, di cui 6.187 milioni di euro relativi a fasi finanziarie in corso e risultano articolati come rappresentato nell'allegato 1 che depositato agli atti.

Con il fine di conseguire obiettivi significativi per il miglioramento del livello di sicurezza della circolazione, del lavoro e della compatibilità ambientale attuale e delle *Reliability, Availability, Maintainability and Safety* (RAMS) dell'infrastruttura, RFI ha impostato il Piano sulla base di:

priorità d'intervento valutate mediante analisi di rischio;

fattibilità tecnico-economica degli interventi;

conseguire obiettivi di sicurezza comunque significativi proponendo attuazione di fasi o di interventi alternativi realizzabili sotto esercizio anche nel caso di obblighi di legge che comportano investimenti economicamente insostenibili e irrealizzabili;

soluzioni tecniche che consentano di ottenere i risultati di sicurezza attesi,

minimizzando contemporaneamente i costi di gestione/manutenzione.

Le esigenze di investimento individuate originano principalmente da:

prevenzione e gestione di situazioni anomale, in particolare ai passaggi a livello, a seguito di fenomeni di dissesto idrogeologico attrezzando i cantieri e i mezzi d'opera con tecnologie per la sicurezza e promuovendo l'utilizzo di sistemi di diagnostica innovativa;

controllo dei rotabili in movimento per verificare il rispetto della velocità massima ammessa, ingombri oltre la sagoma di libero transito e incrementi anomali di temperatura delle boccole;

adeguamento della sede e degli impianti agli standard tecnici individuati nelle leggi e/o regolamentazioni (es. soppressione dei passaggi a livello, sicurezza delle gallerie ferroviarie, risanamento acustico, accessibilità ai terminali viaggiatori e mitigazione del rischio sismico).

Recentemente questo programma di investimenti ha ricevuto nuovi importanti finanziamenti:

1.200 milioni di euro recepiti nell'Aggiornamento 2015 del CdP Parte Investimenti a valere sulle risorse stanziato dalla legge di Stabilità 2015;

648 milioni di euro che saranno recepiti nello schema di Aggiornamento 2016 del CdP Parte Investimenti, il cui iter

approvativo è in corso, a valere sulle risorse stanziata dalla legge di Stabilità 2016.

Con riferimento ai programmi di investimento relativi alla sicurezza ed agli obblighi di legge, oltre che quelli di potenziamento tecnologico, RFI rappresenta che tali iniziative riguardano tutto la rete ferroviaria nazionale in propria gestione, comprese le regioni del Centro Italia.

Per quanto riguarda gli investimenti per l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria nel Centro Italia, in allegato 2 (che deposito agli atti) si riportano i principali interventi previsti nello schema di Aggiornamento 2016 del CdP Parte Investimenti con informazioni relative a costi, risorse e fabbisogni.

Infine, in allegato 3 (sempre agli atti) si riporta, per ogni programma relativo alla tabella A01-Sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge, lo stato dell'arte ed il relativo avanzamento.

QT BORDO - Allegato 1

Tabella 1 – A01- La Sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge.

Programmi	<i>milioni di euro</i>		
	SEZIONE 1 Fase finanziaria in corso	SEZIONE 2 Fase finanziaria programmatica	Totale
A2004A - Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: sistemi per il controllo della marcia del treno	2.209	48	2.257
A2004B - Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: rilevamento termico boccole, controllo squilibrio carichi verticali	349	133	482
A2004C - Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: sistemi per la protezione dei passaggi a livello	194	907	1.100
A2004D - Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: protezione cantieri e mezzi d'opera, dismissione contesti obsoleti, diagnostica impresenziata, protezione dei venti trasversali e sperimentazione tecnologie innovative	333	124	456
A1013A - Idrogeologia (1^ Fase)	392	1.608	2.000
A1013B - Sismica (1^ Fase)	99	168	267
A1006 - Soppressione passaggi a livello	1.658	6.200	7.858
A1004A - Sicurezza in galleria	294	5.706	6.000
A1004B - Risanamento acustico	299	8.001	8.300
A1004C - Piano di miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	170	690	860
A1004D - Altri interventi per la sicurezza e l'adeguamento ad obblighi di legge	91	59	150
A1011 - Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	100	-	100
Totale generale	6.187	23.643	29.830

QT BORDO - ALLEGATO 2

Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma parte Investimenti tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

PRINCIPALI INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: REGIONE TOSCANA

CUP inquadramento CUP	Descrizione intervento	Figli pluriregionale	COSTO	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO				SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE					
				Preseguo riso al 31/12/14	Coperture finanziarie AGG. 2015 completive	Variazioni di cui Fondi statali	di cui fondi UE e quota nazionale	di cui fondi EELLe altro	Fabbisogni complessivi	stand- by	2016	2017	Oltre
Nodo di Firenze													
A 04 P346	Potenziamento linea Pistoia-Lucca-Viareggio/Pisa		6	450	450	215	0	235	235	0			
A 03 P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze (ACC-M e distanziamento 4° nodo e rinnovo CTC Firenze-Roma)		17	100	100	100	0	0	0	0			
A 04 P101	Raddoppio Empoli-Granaiole		0	92	92	92	0	0	0	0			
A 04 P146	Potenziamento Firenze-Pisa I fase		0	50	0	0	0	0	50	50			
A 04 P145	Elettrificazione Empoli-Siena		0	85	0	0	0	0	85	85			
Corridoio Scandinavia-Mediterraneo tratta Brennero-Napoli (inclusi i collegamenti ai porti core di Ancona, La Spezia e Livorno)													
A 05 A5000	Nodo AV di Firenze		764	1.612	1.612	151	0	1.461	0				
A 05 A5000	Upgrading linea DD.ma Firenze-Roma I fase	X	4	350	350	0	0	350	0				
A 03 P090	Upgrading linea DD.ma Firenze-Roma II fase	X	0	200	200	200	0	0	0				
A 03 P056A	Upgrading corridoio Scandinavia - Mediterraneo: porti Tirreno (comprende sagoma PC80 Bologna-Firenze (fase), La Spezia-Pisa e Milano-Bologna, PC45 Livorno-Roma-Napoli via Formia, modulo 650/750m Verona-La Spezia/Livorno, Firenze-Napoli (fase))	X	71	261	261	74	0	261	0				

Avvertenza: i progetti pluriregionali vengono riproposti in tutte le regioni in cui ricadono con il relativo costo a vita intera

Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma parte Investimenti tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

PRINCIPALI INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: REGIONE TOSCANA

CUP inquadramento Cdp	Descrizione intervento	Flag pluriregionale	COSTO			SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO		SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE			Importi in Milioni di euro					
			Preconsu nivo al 31/12/14	Coperture finanziarie completive	Variazioni AGG. 2015	di cui Fondi statali	di cui fondi UE e quota nazionale	di cui fondi EELLe altro	Fabbricati complessivi	stand- by	2016	2017	Oltre			
														9	9	9
A 03 P069	Velocizzazione linea Firenze-Pisa		3	9	9	9										
A 04 0339	Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno e la rete ferroviaria		14	43	43	10		33								
A 02 A2001A	Potenziamento tecnologico direttrice Tirrenica		77	93	93	93										
Totale Regione TOSCANA			96	3.344	3.209	161	1.130	0	2.080	135	0	135	0	0	0	0

Avvertenza: i progetti pluriregionali vengono riproposti in tutte le regioni in cui ricadono con il relativo costo a vita intera

Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma parte Investimenti tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

PRINCIPALI INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: REGIONE MARCHE

Tip. inquadramento Csp	Descrizione Intervento	Flag pluriregionale	COSTO		SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO			SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE			Importi in Milioni di euro			
			Preconsuntivo al 31/12/14	Coperture finanziarie complessive	Variazioni AGG. 2015	di cui Fondi statali	di cui Fondi UE e quota nazionale	di cui fondi EELLe altro	Fabbisogni complessivi	stand-by	2016	2017	Cltre	
Linee Adriatica e Ionica (itinerario Bologna-Bari-Taranto-Giola Tauro)			74	786	720	81	720	0	0	0	0	0	0	66
A 04 1071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	X	39	350	350					0				
Linee Adriatica e Ionica (itinerario Bologna-Bari-Taranto-Giola Tauro)			8	240	174		174			66				66
A 04 0297_A	Nodo di Falconara													
A 04 0297_B														
A 03 P0568	Upgrading itinerario merci Bologna-Bari-Taranto-Giola Tauro (modulo 650/750m Adriatica e sagoma PC80 fino al porto di Taranto)	X	0	131	131	81	131			0				
Linee Adriatica e Ionica (itinerario Bologna-Bari-Taranto-Giola Tauro)			27	65	65		65			0				
A 02 A2001A	Nodo di Ancona e upgrading tecnologico direttrice Adriatica													
Linee Trentino Alto Adige			0	6	6	6	6	0	0	0	0	0	0	0
A 04 P137	Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Regione Marche													
Linee Umbria e Marche			227	2.861	331	2	329	2	0	2.529	0	40	0	2.489
A 04 0119	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara: raddoppio tratte Spoleto-Campello, Fabriano-PM 228 e Castelpiano-Montecarotto	X	227	329	329		327	2		0				
A 04 0296	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	X	0	1.919	0					1.919				1.919
A 04 0298	Raddoppio Orte-Falconara: tratta PM 228-Castelpiano		0	573	2	2	2			571				571
A 04 P147	Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina		0	40	0					40				40
Totale Regione MARCHE			301	3.652	1.057	89	1.055	2	0	2.555	0	40	0	2.555

Avvertenza: i progetti pluriregionali vengono riproposti in tutte le regioni in cui ricadono con il relativo costo a vita intera

Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma parte Investimenti tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

PRINCIPALI INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: REGIONE UMBRIA														
Cod. Inquadramento CUP	Descrizione Intervento	Flag pluriregionale	COSTO	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO			SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE							
				Coperture finanziarie AGG. 2016	Variazioni di cui Fondi statali AGG. 2016	di cui Fondi UE e quota nazionale	di cui fondi EELL e altro	Fabbisogni complessivi	stand-by	2016	2017	Oltre		
		Preconsu nullo al 31/12/14												
	Corridoio Scandinavia-Mediterraneo tratta Brennero-Napoli (inclusi i collegamenti ai porti core di Ancona, La Spezia e Livorno)		71	261	261	74	261	0	0	0	0	0	0	0
	Upgrading corridoio Scandinavia - Mediterraneo: porti Tirreno (comprende sagoma PC80 Bologna-Firenze (fase), La Spezia-Pisa e Milano-Bologna, PC45 Livorno-Roma-Napoli via Formia, modulo 650/750m Verona-La Spezia/Livorno, Firenze-Napoli (fase))	X	71	261	261	74	261	0	0	0	0	0	0	0
A 03 P056A				30	30	30	30	0	0	0	0	0	0	0
	Linee Trentino Alto Adige		0	30	30	30	30	0	0	0	0	0	0	0
A 04 P138	Ammendamento e potenziamento della rete ferroviaria della Regione Umbria		0	30	30	30	30	0	0	0	0	0	0	0
	Linee Umbria e Marche		264	2.914	402	20	395	2	5	2.511	0	5	0	2.506
A 04 0119	Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara: raddoppio tratte Spoleto-Campello, Fabriano-PM 228 e Castelpiano-Montecatrotto	X	227	329	329	20	327	2	2	0	0	0	0	0
A 04 0226_A	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Termini		10	572	11	11	11	0	0	561	0	0	0	561
A 04 0226_B	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Foligno-Fabriano	X	0	1.919	0	0	0	0	0	1.919	0	0	0	1.919
A 04 0296	Velocizzazione Foligno-Perugia-Terontola (PRG Perugia Ponte S. Giovanni)		26	36	36	31	31	5	5	0	0	0	0	0
A 04 0334_A	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio (consolidamento sede tratta Foligno-Assisi, nuova stazione di Perugia aeroporto, velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno)		1	58	26	20	26	0	0	32	0	5	0	27
A 04 0334_B														

Avvertenza: i progetti pluriregionali vengono riproposti in tutte le regioni in cui ricadono con il relativo costo a vita intera

Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma parte Investimenti tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

PRINCIPALI INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: REGIONE UMBRIA

inquadramento COP	Descrizione intervento	Flag pluriregionale	COSTO	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO		SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE		Importi in Milioni di euro							
				Coperture finanziarie complessive	Variazioni di cui Fondi statali AGG. 2015	di cui fondi UE e quota nazionale	di cui fondi EELLE altro	Fabbisogni complessivi	stand- by	2016	2017	Oltre			
			Preconsu nlivo al 31/12/14												
	Totale Regione UMBRIA		334	3.204	693	124	686	2	5	2.511	0	5	0	2.506	

Avvertenza: i progetti pluriregionali vengono riproposti in tutte le regioni in cui ricadono con il relativo costo a vita intera

Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma parte Investimenti tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

PRINCIPALI INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: REGIONE LAZIO

CDP inquadramento CDP	Descrizione intervento	Flag pluriregionale	COSTO	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO			SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE			Importi in Milioni di euro				
				Coperture finanziarie complessive	Variazioni di cui Fondi statali AGG. 2015	di cui Fondi UE e quota nazionale	di cui fondi di cui fondi EELLe altro	Fabbisogni complessivi	stand- by	2016	2017	Oltre		
		Preconsu nivo al 31/12/14												
	Nodo di Roma		533	1.306	27	1.063	8	235	3.558	0	445	0	3.113	
	OPERATIVI/INASI		9	102	102	102			0					
A 03 P053	Ripristino collegamento Ostiense - Valle Aurelia - Vigna Clara													
A 04 1483_A	Nodo di interscambio di Pigneto	3	78	39	39	39			39				39	
A 04 1483_B														
A 04 0260	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	3+	150	143	142	1			7				7	
A 04 0359	Raddoppio Campoleone-Aprilia	0	60	30	10		20		30				30	
A 04 0083	Upgrading tecnologico nodo di Roma - fasi (impianti: Tiburtina, Tuscolana, Casilina e Ciampino; tratte: Orte-Tiburtina-Ostfense-Cesano, Casilina-Campoleone-Priverno/Nettuno, Casilina-Ciampino-Colleferro e linee Castelli Romani)	478	949	949	20	726	7	215	0					
A 04 MA028_A	Potenziamento collegamenti ferroviari con aeroporto di Fiumicino	0	1.092	10	10				1.082				1.082	
A 04 MA028_B														
A 04 0258_A	Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)	3	547	16	16				531		445		86	
A 04 0258_B														
A 04 0258_C	Gronda merci di Roma (cintura sud)	0	845	0					845				845	
A 04 0331_A	Raddoppio linea Roma-Viterbo: tratta Cesano-Bracciano	0	250	13	13				237				237	
A 04 0331_B														
A 04 0290_A	Nuova linea Passo Corese-Rieti	4	792	4	4				788				788	
A 04 0290_B														

Avvertenza: i progetti pluriregionali vengono riproposti in tutte le regioni in cui ricadono con il relativo costo a vita intera

Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma parte Investimenti tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

PRINCIPALI INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: REGIONE LAZIO										Importi in Milioni di euro			
COP inquadramento COP	Descrizione Intervento	Flag pluriennale	COSTO	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO			SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE						
				Preconsu rilvato al 31/12/14	Variazioni AGG. 2015 di cui Fondi statali	di cui Fondi UE e quota nazionale	di cui fondi EELL e altro	Fabbisogni complessivi	stand- by	2016	2017	Olire	
	Corridoio Scandinavia-Mediterraneo tratta Brennero-Napoli (inclusi i collegamenti ai porti core di Ancona, La Spezia e Livorno)		81	968	109	614	3	350	0	0	0	0	0
A 05	Upgrading linea DD.ma Firenze-Roma I fase	X	4	350				350	0				
A 03	Upgrading linea DD.ma Firenze-Roma II fase	X	0	200		200			0				
A 02	Upgrading corridoio Scandinavia - Mediterraneo: porti Tirreno (comprende sagoma PC80 Bologna-Firenze (fase), La Spezia-Pisa e Milano-Bologna, PC45 Livorno-Roma-Napoli via Formia, modulo 650/750m Verona-La Spezia/Livorno, Firenze-Napoli (fase))	X	71	261	74	261			0				
A 03	Upgrading tecnologico linee Roma-Napoli (rete convenzionale e AV - incluso aggiornamento ERTMS 230d)	X	7	157	35	154	3		0				
A 02													
A 03													
	Linee Abruzzo e Molise		6	1.556	10	15	0	0	1.541	0	100	0	1.441
A 04	Roma-Pescara	X	5	1.556	10	15			1.541		100		1.441
A 04													
A 04													
	Totale Regione LAZIO		619	7.388	146	1.692	11	585	5.100	0	545	0	4.555

Avvertenza: i progetti pluriregionali vengono riproposti in tutte le regioni in cui ricadono con il relativo costo a vita intera

Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma parte Investimenti tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

PRINCIPALI INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: REGIONE ABRUZZO										Importi in Milioni di euro					
Cdp	inquadramento Cdp	Descrizione Intervento	Flag pluriregionale	COSTO	Coperture finanziarie complessive	Variazioni AGG. 2015	SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO		SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE						
							di cui Fondi statali	di cui fondi UE e quota nazionale	Fabbisogni complessivi	stand-by	2016	2017	Altro		
				Preconsu n.10 al 31/12/14											
Linee Adriatica e Ionica (itinerario Bologna-Bari-Taranto-Gioia Tauro)															
	A 04 1071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	X	39	350		780	0	0	0	0	0	0	0	0
	A 04 0142_A	Raddoppio Pescara-Bari 1ª fase (tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S.Salvo, Lesina-San Severo, tratta a nord di Ortona e nodo di Foggia)	X	231	299	10	299			0					
	A 03 P0588	Upgrading itinerario merci Bologna-Bari-Taranto-Gioia Tauro (modulo 650/750m Adriatica e sagoma PC80 fino al porto di Taranto)	X	0	131	81	131			0					
				44	1.700	159	30	149	0	10	1.541	0	100	0	1.441
Linee Abruzzo e Molise															
	A 01 A1011	Interventi funzionali alla ricostruzione nei territori colpiti dagli eventi sismici del 2009 (ripristino linee e impianti, collegamento veloce Scoppito-S. Demetrio e velocizzazione linea Pescara-Roma)		27	100	100	90	10	0	0					
	A 04 0307_A	Roma-Pescara	X	5	1.556	15	15			1.541		100			1.441
	A 04 0307_B	Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Regione Abruzzo (comprende PRG Pescara PN, bretella Sulmona e stazione porto di Vasto)		0	31	31	31			0					
	A 04 A1003	Riattivazione linea Sulmona-Carpinone	X	1	1	1	1			0					
	A 04 A1003	Riattivazione linea Roccasecca-Avezzano		11	12	12	12			0					
				313	2.479	938	121	928	0	10	1.541	0	100	0	1.441
Totale Regione ABRUZZO															

Avvertenza: i progetti pluriregionali vengono riproposti in tutte le regioni in cui ricadono con il relativo costo a vita intera

Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma parte Investimenti tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana

PRINCIPALI INVESTIMENTI IN CORSO e PROGRAMMATI: REGIONE MOLISE

U.O. inquadramento CdP	Descrizione Intervento	Flag pluriregionale	COSTO		SEZIONE 1 - OPERE IN CORSO		SEZIONE 2 - OPERE PROGRAMMATICHE							
			Preconsumi n.ivo al 31/12/14	1.030	Variazioni di cui Fondi statali UE e quota nazionale	di cui fondi di cui fondi EE,LL e altro	Fabbisogni complessivi	stand-by	2016	2017	Oltre			
			46	1.030	524	1.022	8	0	0	0	0	0	0	0
A 04 1071	Linee Adriatica e Ionica (itinerario Bologna-Bari-Taranto-Gioia Tauro)	X	39	350		350			0					
	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce													
A 04 0142_B	Raddoppio Pescara-Bari completamento (tratte Termoli-Ripalta-Lesina)	X	7	550	443	542	8		0					
A 03 P0588	Upgrading itinerario merci Bologna-Bari-Taranto-Gioia Tauro (modulo 650/750m Adriatica e sagoma PC80 fino al porto di Taranto)	X	0	131	81	131			0					
	Linee Abruzzo e Molise		2	106	41	18	0	24	64	0	15	0	49	
	Venafro - Termoli		0	50	1	1			49					
A 04 0312_A														
A 04 0312_B														
A 04 01004_A_001	Riattivazione linea Sulmona-Carpinone	X	1	1	1				0					
A 04 A1003	Riattivazione linea Termoli-Campobasso		1	1	1				0					
A 04 A1003	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano		0	24	24		24		0					
A 04 1888	Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Regione Molise		0	30	15	15			15					
	Totale Regione MOLISE		47	1.136	1.071	1.040	8	24	64	0	15	0	49	

Avvertenza: i progetti pluriregionali vengono riproposti in tutte le regioni in cui ricadono con il relativo costo a vita intera

QT BORDO –ALLEGATO 3

Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: sistemi per il controllo della marcia del treno

Nella programmazione 2007-2011 è stato completato un importante piano di investimenti in tecnologie della sicurezza sulla rete ferroviaria della storia delle Ferrovie, implementando sistemi di sicurezza per la marcia del treno quali Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) su 16.700 km di linee, Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) su 4.300 km di linee con una spesa complessiva di circa 2,2 miliardi di euro. In Europa è stato sancito che l'attuale livello di sicurezza del trasporto ferroviario è accettabile e, in alcuni settori, eccellente, raccomandando il mantenimento ed il progressivo adeguamento dell'infrastruttura agli standard di sicurezza stabiliti dalle Direttive UE.

Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: rilevamento termico boccole, controllo squilibrio carichi verticali

In ossequio alle direttive impartite dal MIT con l'Atto di Indirizzo del 29 luglio 2009 è stato individuato un programma di investimenti che prevede il completamento dell'attrezzaggio della rete con rilevatori boccole calde (RTB) e l'installazione di sensori – pese dinamiche e portali multifunzione – che consentano il controllo dei rotabili in movimento per rilevare eventuali sovraccarichi/squilibri di carico, ingombri oltre la sagoma di libero transito e incrementi anomali di temperatura a bordo treno.

La prima fase del programma, significativamente efficace, mira ad attrezzare tutte le linee di transito internazionale, gli scali e i porti (con le sole pese dinamiche) e i tratti di linea con lunghe gallerie maggiormente impegnati specialmente dal traffico merci.

Nell'Aggiornamento 2015 del CdP-I sono previste risorse per il programma di investimento in questione pari a 349 mln di euro.

Sicurezza ai passaggi a livello

Le leggi 189/1983 e 354/1998 prevedono l'abolizione del rischio connesso alla presenza di passaggi a livello (PL) mediante la realizzazione di opere sostitutive (cavalcavia e/o sottovia). Su tali basi sono stati finora soppressi nell'ambito dei precedenti piani di "soppressione passaggi a livello" circa 3.100 PL. Il completamento del Piano, che interessa circa 5.100 passaggi a livello (a cui devono aggiungersi circa 200 PL che saranno soppressi nell'ambito della realizzazione di interventi di più ampia valenza), comporta oneri di finanziamento di rilevantissima entità (**7÷10 miliardi di euro**) e correlati tempi di attuazione (riga A1006 CdP-I).

Il Gestore ha, pertanto, proposto - nel maggio 2013 - un Piano generale finalizzato all'incremento della sicurezza dei PL, senza dover procedere necessariamente alla sostituzione con nuove opere (cavalcavia o sottovia), che riguarda tutti i PL esistenti di cui non sia stata finanziata la soppressione.

Il Programma consiste in una serie integrata di attrezzaggi dei passaggi a livello sia lato strada sia di rilevamento della presenza di veicoli entro le barriere chiuse con invio comando di arresto del treno, sia di parziale automazione dei PL privati, per un costo stimato in **1.100 milioni di euro** (riga A2004C CdP-I) pari al 10÷15% di quanto occorrerebbe per sopprimere detti PL ed in tempi notevolmente inferiori (5÷6 anni).

L'aggiornamento 2015 del CdP-I ha previsto nuovi finanziamenti per tali programmi, in particolare:

100 mln di euro per la "Soppressione dei passaggi a livello" (riga A1006), per un totale di risorse del programma pari a 1.658 mln di euro;

88 mln di euro per il "Programma di protezione passaggi a livello" (A2004C), per un totale di risorse di programma pari a 194 mln di euro.

Tali interventi sono stati in parte finanziati (60 mln di euro) dall'art.3 comma 2 lettera a) della Legge n.164 del 3 novembre 2014 (legge di conversione del D.L. 133/2014 c.d. "Sblocca Italia"), la quale ha disposto il finanziamento ai sensi degli articoli 18 e 25 del D.L. n. 69/2013, di "interventi di soppressione ed automazione di passaggi a livello ferroviaria, individuati, con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce"

Rischio idrogeologico

Il programma «idrogeologia» prevede l'eliminazione di punti singolari della rete caratterizzati da fenomeni attivi o potenziali di dissesto idrogeologico, e l'installazione di sistemi di allarme per segnalare fenomeni veloci che interessano la sede ferroviaria.

Per l'individuazione delle situazioni di maggiore criticità potenziale, oltre a quelle già note al Gestore, vengono considerati i contenuti della banca dati Inventario dei Fenomeni Franosi Italiani (progetto IFFI) pubblicata dall'Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale e dei Piani Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI), emanati dalle Autorità di Bacino in osservanza alla Legge 183/89 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo".

I predetti Piani Stralcio costituiscono il quadro di riferimento al quale devono adeguarsi e riferirsi tutti i provvedimenti autorizzativi e concessori; le disposizioni in essi contenute hanno carattere immediatamente vincolante per le amministrazioni ed enti pubblici, nonché per i soggetti privati, ove trattasi di prescrizioni dichiarate di tale efficacia dallo stesso Piano di Bacino.

Ai suddetti PAI e alla banca dati IFFI si riferisce anche l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie che ha inserito l'individuazione dei punti di criticità idrogeologica tra gli adempimenti necessari per il rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza chiedendo esplicitamente l'adozione di una politica proattiva tesa all'individuazione dei tratti d'infrastruttura soggetti a tale criticità.

L'analisi effettuata ha evidenziato criticità per l'infrastruttura ferroviaria e per la sicurezza della circolazione ferroviaria per i fenomeni, sia idraulici sia di tipo franoso, caratterizzati da un'elevata velocità di evoluzione (fenomeni veloci), quali cadute massi, colate rapide, piene impulsive e flussi iperconcentrati (debris-flow).

E' stato individuato un piano di intervento che prevede sia l'eliminazione di punti critici singolari della rete caratterizzati da fenomeni attivi o potenziali di dissesto idrogeologico, sia l'installazione di sistemi di allarme.

Per l'attuazione del piano è stato stimato un costo di **2.000 mln di euro**.

Sono stati individuati gli interventi prioritari che hanno trovato copertura finanziaria per complessivi **392 mln di euro**, di cui:

- 132 mln di euro nel CdP-I 2012-2016 per l'avvio della 1^a fase;
- 260 mln di euro nell'aggiornamento 2015 del CdP-I, così ripartiti:
 - 243 mln di euro necessari al completamento del 2^a stralcio ed avvio di una prima fase del 3^a stralcio, in particolare sono stati pianificati ulteriori 800 interventi per un'estesa complessiva di circa 280 km;
 - 17 mln di euro per l'avvio di una prima fase di installazioni di reti allarmate per il segnalamento di eventi veloci (fase).

Verifiche sismiche

L'ordinanza OPCM 3274 del 20/03/2003 "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica" introduce l'obbligo di procedere a verifica sismica, da effettuarsi a cura dei rispettivi proprietari, di:

- edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile;
- edifici ed opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso.

Sulla base delle indicazioni contenute nel successivo Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 21/10/2003 "Disposizioni attuative dell'art. 2, commi 2, 3 e 4, dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3274 del 20 marzo 2003", è stato possibile censire le opere da sottoporre alla verifica di vulnerabilità sismica.

In base al censimento sono da verificare complessivamente 7.664 opere tra ponti e fabbricati e per l'esecuzione di tali verifiche si è stimato un tempo di 8 anni (dal 2013 al 2021) e un costo di **267 mln di euro**.

Sono state completate le indagini in sito e le prove in laboratorio sui terreni e sui materiali costituenti le strutture finalizzate all'esecuzione delle verifiche su 66 edifici e 864 ponti e sono state effettuate le verifiche numeriche su 293 ponti e 4 fabbricati nell'ambito del piano di verifiche da effettuare.

Sono stati individuati gli interventi prioritari che hanno trovato copertura finanziaria per complessivi **99 mln di euro**, di cui:

- 19 mln di euro nel CdP-I 2012-2016 per avviare una prima fase di interventi sulle 781 opere considerate più vulnerabili tra quelle situate nelle zone di maggiore sismicità;
- 80 mln di euro nell'aggiornamento 2015 del CdP-I, per ulteriori indagini e rilievi su circa 3.000 opere d'arte e per la realizzazione di primi interventi di adeguamento su opere già in corso di verifica.

Sicurezza in galleria

In Italia il DM 28/10/2005 "*Sicurezza nelle gallerie ferroviarie*", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 83 dell'8 aprile 2006, è stato il primo testo normativo a regolamentare in modo sistemico il tema della sicurezza in galleria da parte di quanti - utenti, imprese di trasporto, gestori di rete ed enti preposti al soccorso - risultano a vario titolo coinvolti.

Il documento prescrive le predisposizioni di sicurezza che devono essere realizzate in tutte le gallerie più lunghe di 1 km, siano queste di nuova realizzazione o esistenti, affinché siano garantiti prefissati livelli di sicurezza.

Più in dettaglio, il DM 28/19/2005 prevede l'adeguamento delle:

- gallerie di recente attivazione (art. 10 del DM),
- gallerie in esercizio prima della sua entrata in vigore (art. 11 del DM),

per le quali nel 2011 è stato stimato un importo complessivo variabile nel range **6,1 ÷ 8,6 miliardi di euro**.

Il piano di adeguamento previsto dal DM per le gallerie di cui al punto 2) è stato successivamente messo in discussione dalla Legge del 24/03/2012 n. 27 (art. 53.2) che prevede un allineamento alle analoghe normative europee (STI-SRT) e quindi interventi di adeguamento solo in fase di rinnovo/ristrutturazione relativi a limitati requisiti di sicurezza ("*segnalativa*", "*comunicazione nelle emergenze*", "*requisiti di sicurezza antincendio per il materiale da costruzione di nuova installazione*", "*impedire l'accesso non autorizzato alle uscite di emergenza e ai locali delle attrezzature*").

Attualmente sono in corso presso RFI attività (in parte già realizzate e trasferite nella tabella ultimati dell'agg. 2015 del CdP-I per un importo di circa **224 milioni di euro relative alle attività di adeguamento delle lunghe gallerie**) principalmente volte a:

- proseguire l'attività di adeguamento delle gallerie della rete convenzionale più lunghe di 5000 m e più corte di 1000 m aperte all'esercizio prima dell'entrata in vigore del DM 28/10/2005 e oggetto di contratti affidati prima del 2012 (35 gallerie);
- proseguire l'attività per l'attuazione del programma di realizzazione delle misure di sicurezza per le gallerie della rete di recente attivazione (13 gallerie);
- concludere le progettazioni degli interventi di adeguamento per le gallerie della rete AV/AC delle tratte aperte all'esercizio prima dell'entrata in vigore del DM 28/10/2005 (22 gallerie);
- proseguire lo sviluppo dei progetti della viabilità di accesso agli imbocchi delle 51 gallerie/sequenze di gallerie in esercizio selezionate sulla base delle analisi di rischio esperite.

Nelle more dell'armonizzazione del quadro normativo, attualmente in corso presso il Ministero delle Infrastrutture, RFI propone di realizzare i seguenti ulteriori interventi:

- interventi straordinari per la diagnostica mobile e il miglioramento strutturale,
- impianti tecnologici e attrezzaggi per le gallerie/sequenze di gallerie in esercizio selezionate sulla base delle analisi di rischio esperite.

Relativamente agli interventi prima elencati si rappresenta che:

risultano adeguate:

6 gallerie più lunghe di 5000 m sulla base delle linee guida per il miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie ferroviarie concordate con i VVF nel 1997

3 gallerie di lunghezza maggiore a 5000 m ai sensi del DM 28/10/2005

4 gallerie di lunghezza maggiore a 5000 m sono oggetto di contratti già affidati.

risultano adeguate 22 gallerie più corte di 1000 m ai sensi del DM 28/10/2005.

si sono conclusi gli interventi previsti per la galleria rilocata di Modena GA 21. Rimangono da concludere gli interventi relativi alle gallerie Somma Vesuviana, Beverate, Nodo di Torino e Lercara.

sono in corso gli interventi per le gallerie della tratta AV /AC Mi-Bo e della tratta AV/AC Fi-Bo.

relativamente allo sviluppo di progetti di viabilità di accesso agli imbocchi :

si sono conclusi gli interventi su 2 gallerie/sequenze (Moro e Cintioni)

sono in corso gli interventi su 10 gallerie/sequenze (Sinello, Mirabello, Macchia Grande, Aurelia, Costa dei Rosi, Monte Cellarino, San Martino, Sant'Oreste, Monte Perazzo, Zuc dal Bor)

è in corso la Progettazione esecutiva su 5 gallerie/sequenze (S. Lorenzo, Castiglion Ubertini, Armata, Fabro, sequenza Del Grotto-Monterosso)

è in corso la Progettazione definitiva su 30 gallerie/sequenze (Fiumicello, Lupacino, Granarolo, Montepasasco, Tanon, Dellepiane, Centurione, Torrerosa, Crevari, Delle Grazie, Vallegrande, Del Rospo, Picchi, Monte Brino, Rossola, Mesco, Biassa Pari, Borlasca, Campi Flegrei, Posillipo, Metropolitana, Telegrafo, Acquabianca, San Macario, San Giorgio, sequenza Pecorile-Del Capo, sequenza Capo Nero-Verde-S.Remo-Art—Mattone Rosso, sequenza S.Elia Janculla-S.Sebastiano-Torre Bagnara-Bagnara dispari, sequenza S.Elia Torre Palmi-Janculla Leone Frana-S.Sebastiano-Torre Bagnara pari, sequenza Scilla 1[^] e 2[^]-Scilla 3[^]).

Risanamento acustico

La Legge quadro sul rumore n. 447/95 (articolo 10 comma 5) prevede che le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture attuino “piani di contenimento e di abbattimento del rumore” nel caso del superamento dei valori limiti, stabiliti per l'infrastruttura ferroviaria dal DPR 459/98.

Tale piano, redatto da RFI secondo le direttive emanate con il DM Ambiente del 29.11.2000 “Criteri per la predisposizione di piani di contenimento del rumore da parte dei gestori dei servizi pubblici di trasporto e delle relative infrastrutture” prevede l'obbligo per il gestore infrastrutture di realizzare sulle linee ferroviarie in esercizio interventi di risanamento acustico con un piano ripartito in 15 anni.

Dati del piano di risanamento acustico:

9.025 interventi

5.760 barriere antirumore per 3.675 km di opere

3.265 interventi diretti su ricettori isolati.

Il piano di risanamento acustico è stato sottoposto all'approvazione del Ministero dell'Ambiente ed al benestare della Conferenza Unificata Stato-Regioni che, con l'intesa del 1° luglio 2004, ha approvato uno stralcio relativo agli interventi dei primi quattro anni per un totale di 428 interventi di cui 416 barriere antirumore e 12 interventi diretti su ricettori.

Il costo stimato per l'intero piano di risanamento è di **8,3 miliardi di euro da ripartire in 15 anni**

L'entità delle risorse attualmente previste dal Contratto di Programma 2007-2011 tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI e già finalizzate all'attuazione del piano è complessivamente di **229 milioni di euro**, di cui circa il 91% è già stato impegnato.

Accessibilità terminali viaggiatori

Per lo sviluppo del livello dei servizi delle stazioni, nel Contratto di Programma sono previsti interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità da realizzarsi tramite interventi di installazione/adequamento ascensori, di costruzione di rampe fisse, di adeguamento a standard dell'illuminazione, dei servizi igienici e delle pavimentazioni.

Gli interventi, diffusi sull'intero territorio nazionale, interesseranno progressivamente le stazioni secondo criteri di priorità costruiti sulla base della frequentazione media.

Il **miglioramento dell'accessibilità dei viaggiatori** prevede interventi di realizzazione di ascensori, rampe di accesso e percorsi per Persone a Mobilità Ridotta (PRM) nonché interventi di adeguamento dell'illuminazione e della segnaletica.

Il programma è finalizzato al miglioramento dell'accessibilità delle stazioni, in particolare alle persone a ridotta mobilità (PRM), oltre che ai servizi di assistenza in stazione e di informazione al pubblico.

Gli interventi sono orientati al graduale adeguamento delle circa 2000 stazioni del network RFI (di cui circa 1700 gestite in telecomando da stazioni remote, cioè senza il presenziamento del personale addetto alla circolazione) alla “Specifica Tecnica di Interoperabilità ferroviaria per le persone a mobilità ridotta” (1300/2014/UE), compatibilmente con i vincoli presenti (strutturali, architettonici, logistici, interruzioni circolazione), insieme ad interventi di riqualificazione o potenziamento. Le opere rispondono a precisi standard tecnici individuati da RFI grazie alla collaborazione con le principali Associazioni che rappresentano la clientela con disabilità.

Tutte le nuove stazioni sono invece progettate e realizzate sin dall'inizio in conformità alle norme nazionali ed europee, secondo gli standard definiti da ultimo dalle Specifiche Tecniche per l'Interoperabilità (STI) del sistema ferroviario UE relative sia all'accessibilità per le persone con disabilità e a ridotta mobilità (1300/2014/UE) sia al sottosistema «infrastruttura» (Reg 1299/2014/UE), mirate ad assicurare le migliori condizioni di accesso ai treni (anch'essi interessati dalle norme) in modo conforme su tutta la rete transeuropea.

Il programma ha un costo complessivo di circa **860 mln** di euro, di **170 mln** relativi alla fase finanziata in corso, che comprendono risorse per 120 mln di euro previste nell'aggiornamento 2015 del CdP-I.

Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo

In relazione al Decreto Legge N° 39 del 28 aprile 2009 (convertito con Legge N° 77/2009) che all'art. 4 comma 3 aveva destinato, nell'ambito dell'aggiornamento 2009, del Contratto di Programma, *“fino a 100 milioni di euro per la realizzazione d'interventi sulle reti ferroviarie, funzionali alla ricostruzione, nei territori della regione Abruzzo colpiti dagli eventi sismici del 6 aprile 2009”*, sono stati definiti, di concerto con le varie Amministrazioni Locali, gli interventi da realizzare nell'ambito del suddetto finanziamento.

I principali interventi previsti dal programma sono:

- ripristino e lavori di consolidamento del corpo stradale e delle opere d'arte danneggiate dal sisma delle linee Roma-Sulmona-Pescara e Sulmona-Terni (lavori completati);
- costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori di Goriano (lavori completati);
- ripristino dei fabbricati sulle linee Sulmona-Antrodoco-(Terni) e Sulmona-Pescara (lavori completati);
- realizzazione del collegamento veloce Scoppito-Sassa-S.Gregorio-S.Demetrio che prevede opere sostitutive per la soppressione di passaggi a livello e la realizzazione di nuove fermate nella zona di L'Aquila (interventi in corso di realizzazione);
- interventi infrastrutturali e tecnologici per la velocizzazione della linea (Roma)- Guidonia-Sulmona (interventi con contratto stipulato ed in fase di avvio);
- Velocizzazione linea Pescara Sulmona 1^ Fase comprendente la realizzazione del sottopasso a servizio viaggiatori delle stazioni di Scafa e nuova fermata Madonna delle piane (CH) (lavori in ultimazione).

In sintesi il quadro dello stato di attuazione degli interventi previsti, al 31 dicembre 2015, è il seguente:

Interventi sulla Rete ferroviaria in Abruzzo

Id	Direzione Territoriale Produzione ANCONA	Importo (mln€)	Contabilizzato	Impegnato
1	INTERVENTI ULTIMATI	15,5	15,5	15,5
2	INTERVENTI IN CORSO	12,0	-	12,0
3	INTERVENTI CON ATTIVITA' NEGOZIALE IN CORSO	8,0	-	-
4	INTERVENTI IN FASE DI PROGETTAZIONE	5,5	-	-
5	OPERE COMPLEMENTARI	6,0	-	-
	Totale	47,2	15,5	27,5

Id	Direzione Territoriale Produzione ROMA	Importo (mln€)	Contabilizzato	Impegnato
1	INTERVENTI IN CORSO	7,5	2,9	7,5
2	INTERVENTI IN FASE DI AVVIO	45,0	5,8	35,7
	Totale	52,5	8,7	43,2