

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### INTERROGAZIONI:

5-02163 Ginefra: Realizzazione del doppio binario lungo la linea ferroviaria Foggia-Caserta, nell'ambito del progetto relativo all'alta capacità ferroviaria Napoli-Bari .....	109
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	112
5-03110 Mura: Sospensione delle fermate ferroviarie nella stazione di Pabillonis (Medio Campidano).	
5-03167 Pili: Sospensione delle fermate ferroviarie nella stazione di Pabillonis (Medio Campidano) .....	110
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	114
5-03355 Arlotti: Gestione dell'aeroporto « Federico Fellini » di Rimini-San Marino .....	111
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	116

#### INTERROGAZIONI

*Giovedì 11 settembre 2014. — 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.**

**5-02163 Ginefra: Realizzazione del doppio binario lungo la linea ferroviaria Foggia-Caserta, nell'ambito del progetto relativo all'alta capacità ferroviaria Napoli-Bari.**

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

Dario GINEFRA (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta di cui si dichiara soddisfatto. Esprime sod-

disfazione, in particolare, per la decisione del Governo di inserire, all'interno del decreto-legge cosiddetto « sblocca Italia », disposizioni che permettano di velocizzare la realizzazione di un'infrastruttura che giudica fondamentale e strategica per il Paese, collocata in un'area in continuo sviluppo che necessita di un potenziamento del trasporto ferroviario. Ricorda che prima della chiusura estiva dei lavori parlamentari è stato approvato dalla Camera un atto di indirizzo avente ad oggetto il raddoppio della dorsale adriatica, altro asse ferroviario a suo giudizio strategico, che assume particolare importanza soprattutto nelle more del completamento della linea ad alta capacità Napoli-Bari. Ritiene infine indispensabile che venga avviato un confronto serrato con il Governo riguardo al rispetto dei tempi previsti dal cronoprogramma della linea Napoli-Bari, affinché non ci siano ulteriori incertezze per la messa in esercizio dell'infrastruttura e auspica, da parte delle

imprese vincitrici di appalti per l'esecuzione di opere di tale rilievo, una seria assunzione di responsabilità volta a portare a termine le opere stesse nei tempi concordati. In ultimo ritiene opportuno che venga avviato insieme al Governo un monitoraggio al momento dell'avvio della linea nel primo trimestre del 2017.

Michele Pompeo META, *presidente*, sottolinea l'impegno della Commissione Trasporti, in questa come anche nella passata legislatura, sui temi oggetto dell'interrogazione.

**5-03110 Mura: Sospensione delle fermate ferroviarie nella stazione di Pabillonis (Medio Campidano).**

**5-03167 Pili: Sospensione delle fermate ferroviarie nella stazione di Pabillonis (Medio Campidano).**

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla medesima materia, saranno svolte congiuntamente.

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

Romina MURA (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario della risposta, nella quale si ribadisce, come noto, che la competenza sui servizi ferroviari regionali è della regione Sardegna. Osserva tuttavia che le risorse statali destinate alla regione per l'adempimento degli obblighi recati dal contratto di servizio con Trenitalia, pari a circa 40 milioni di euro, risultano del tutto insufficienti. Ricorda inoltre che il criterio che è stato scelto per la riorganizzazione dei servizi ferroviari da parte della regione fa riferimento al numero di utenti e privilegia quindi aree ad alta densità abitativa. Sottolinea che la distribuzione territoriale degli abitanti nella regione è assai diversa tra le aree costiere e quelle dell'entroterra, che risultano quindi assai svantaggiate. Fa presente di aver presentato l'interrogazione nel mese di giugno scorso, che si è

rivelato un « mese nero » per i trasporti in Sardegna, a causa anche dei numerosi ritardi, soppressioni di treni e sospensioni dei servizi ferroviari, che hanno creato numerosi disagi ai pendolari che quotidianamente si servono del trasporto ferroviario per recarsi sul luogo di lavoro. Rileva con forte preoccupazione che l'indice di dotazione infrastrutturale in Sardegna è pari a 17, laddove quello medio nazionale è pari a 100 e che l'infrastruttura ferroviaria necessita di tempestivi ammodernamenti e potenziamenti. Auspica che parte della dotazione delle risorse comunitarie destinate al miglioramento dei trasporti europei e in particolare al finanziamento di 15 mila chilometri di linee ferroviarie possa essere impiegata nelle aree del Mezzogiorno d'Italia con più bassa dotazione infrastrutturale al fine di promuovere, anche per ragioni di carattere ambientale, il trasporto ferroviario.

Mauro PILI (Misto), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal sottosegretario che, al pari di come avvenuto in passato, attribuisce alla regione la responsabilità relative al malfunzionamento dei servizi di trasporto ferroviario nella regione. Osserva che la destinazione di soli 40 milioni di euro alla regione per l'espletamento di tali servizi non è sufficiente e che tale cifra non tiene conto di parametri oggettivi e in particolare della scarsa dotazione infrastrutturale della Sardegna. Osserva che la propria interrogazione è stata preceduta da un analogo atto avente ad oggetto il raddoppio della linea Foggia-Caserta e il completamento della linea ad alta capacità Napoli-Bari, che rende evidente la disparità tra il territorio nazionale e la Sardegna, la cui rete ferroviaria, per di più a binario unico, non è in grado di ospitare treni di nuova generazione non essendo stati operati su di essa i necessari interventi di ammodernamento. Non ritiene che la velocità di percorrenza debba essere raggiunta eliminando le fermate nelle stazioni più disagiate, bensì potenziando la dotazione infrastrutturale, anche per non aggravare la situazione dei cittadini sardi, che nella

medesima area oggetto dell'interrogazione, hanno a disposizione come unica alternativa di trasporto una strada statale la cui massima percorrenza, a causa di un blocco ivi presente da otto anni, è di 40 km/h. Ritiene inaccettabile questa « secessione al contrario » messa in atto dallo Stato ai danni della regione Sardegna e auspica che anche lo svolgimento della propria interrogazione possa essere considerato dal Governo come un richiamo proveniente dal Parlamento per equiparare i parametri sottesi al trasferimento delle risorse dallo Stato alla regione e per tenere in considerazione in tale trasferimento oltre agli indici demografici anche gli indici di dotazione infrastrutturale.

**5-03355 Arlotti: Gestione dell'aeroporto « Federico Fellini » di Rimini-San Marino.**

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

Tiziano ARLOTTI (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta puntuale e articolata, sottolinea che la questione posta nell'atto di sindacato ispettivo a propria firma riguarda una infrastruttura strategica per il Paese, ossia l'aeroporto internazionale Federico Fellini, sul quale vigono accordi stipulato con uno stato estero, la Repubblica di San Marino. Fa presente che tale aeroporto, nonostante

le difficoltà avute in tempi recenti, ha registrato dal primo gennaio del 2014 un traffico di circa 400 mila passeggeri e genera un indotto sul territorio di circa un miliardo di euro all'anno. Evidenzia che si tratta di un'infrastruttura profondamente radicata nel distretto industriale e turistico nel quale opera al punto che operatori e associazioni imprenditoriali hanno messo in campo una vera e propria colletta, volta a permettere all'aeroporto di proseguire le proprie attività, che ha generato risorse pari a un milione e mezzo di euro. Osserva che l'eventuale cessazione delle attività dell'aeroporto in esame, oltre a recare un danno immediato, annullerebbe le enormi potenzialità che potrebbero derivare dalla manifestazione Expo 2015 e pertanto apprezza le rassicurazioni del Governo e la disponibilità del Ministro a seguire attentamente lo svolgimento della vicenda relativa alla gestione del Federico Fellini, cosicché ci siano tempi certi e non ci siano vuoti tra la vecchia e la nuova gestione dell'aeroporto. In ultimo, fa presente di essersi attivato anche presso il tribunale di Rimini affinché sia prevista una proroga dell'attuale gestione commissariale, volta a far sì che l'aeroporto possa proseguire la propria attività fino al completamento della gara per la scelta del nuovo gestore.

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

**La seduta termina alle 15.10.**

## ALLEGATO 1

**5-02163 Ginefra: Realizzazione del doppio binario lungo la linea ferroviaria Foggia-Caserta, nell'ambito del progetto relativo all'alta capacità ferroviaria Napoli-Bari.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento a quanto richiesto dagli Onorevoli Interroganti circa l'esecuzione dei lavori riguardanti la realizzazione del doppio binario della linea ferroviaria Caserta – Foggia, sono state assunte dettagliate informazioni presso Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

I lavori relativi al « Raddoppio della linea ferroviaria Caserta – Foggia nel tratto tra le stazioni di Cervaro e Bovino », inseriti nell'itinerario Napoli-Bari, parte del Corridoio 5 (Scandinavo-Mediterraneo) delle Reti TEN-T, hanno consentito, a dicembre 2012, di attivare all'esercizio ferroviario il primo tratto costituente il nuovo binario dispari, di circa 18 chilometri.

Superate alcune criticità a inizio 2013, a partire da luglio dello stesso anno si è verificata una brusca riduzione della produzione di cantiere, sino a quando, il successivo settembre, si sono registrati l'ingiustificato e unilaterale fermo pressoché totale dei lavori da parte dell'appaltatore, nonché la mancata erogazione degli emolumenti e la conseguente messa in cassa integrazione delle maestranze della Rabbiosi Spa, impresa individuata dalla Capogruppo mandataria all'interno dell'ATI affidataria dell'appalto.

Persistendo tale generale situazione di grave inadempienza contrattuale, RPI ha esperito, nel rispetto della normativa vigente, ogni possibile tentativo per evitare la risoluzione del rapporto contrattuale, in considerazione anche delle gravi conseguenti ripercussioni sull'investimento e dei connessi risvolti occupazionali; tuttavia, in data 3 febbraio 2014, RFI ha deliberato la

risoluzione del contratto di appalto per grave inadempimento dell'Appaltatore, posta l'assoluta indisponibilità dell'affidatario a recuperare i ritardi maturati, nonostante la totale insussistenza di condizioni di fatto e/o di validi e sostenibili presupposti contrattuali per ulteriori ingiustificate protrazioni dei tempi contrattuali.

Pertanto RFI, pur danneggiata dagli eventi riconducibili a responsabilità dell'Appaltatore e riservandosi tutte le possibili azioni di rivalsa per i danni conseguenti, ha immediatamente avviato le procedure necessarie al riaffido delle prestazioni residue entro il corrente anno.

Al riguardo, evidenzio che la risoluzione del contratto impone di dar corso a una serie di attività, alcune delle quali previste per legge con tempi stabiliti, a partire dall'allontanamento dai cantieri dei mezzi e delle attrezzature da parte dell'Appaltatore, alla constatazione in contraddittorio e rendicontazione dei lavori eseguiti, e alla successiva rivisitazione del progetto esecutivo per il nuovo affidamento dei lavori – i quali verranno affidati con appalti di sola realizzazione –, alle attività negoziali e all'esecuzione dei lavori.

Il nuovo piano di committenza, garantendo la realizzazione dell'intervento e la totale utilizzazione dei finanziamenti disponibili, prevede l'esecuzione dei primi interventi, già in buona parte affidati, finalizzati a garantire la sicurezza dei cantieri e la regolarità dell'esercizio ferroviario, e contestualmente l'adeguamento della progettazione esecutiva per il riap-

palto dei lavori, in avanzato stato di redazione, il cui completamento è previsto entro il prossimo mese di ottobre.

RFI, inoltre, in considerazione dell'emergenza occupazionale, ha dato la propria disponibilità a esaminare la perseguibilità legale e procedurale di soluzioni alternative allo scenario appena descritto, qualora siano effettivamente presentate serie e documentate proposte da parte dei componenti dell'originaria ATI o, in alternativa, a prevedere la clausola di riserva della manodopera nel nuovo appalto.

Ciò applicando, per quanto possibile, non appena sarà pubblicato, il decreto-

legge cosiddetto « Sblocca Italia » presentato al Consiglio dei ministri lo scorso 29 agosto.

Nel concludere, informo che, essendo stato prontamente aggiornato il Contratto di Programma finalizzato a garantire i maggiori finanziamenti necessari per l'esecuzione degli interventi residui sulla citata tratta, l'avvio delle attività negoziali è previsto al più tardi entro dicembre 2014, con consegna dei lavori e apertura dei cantieri entro giugno/luglio 2015, ultimazione entro il 2016 e attivazione all'esercizio commerciale entro il primo trimestre 2017.

## ALLEGATO 2

**5-03110 Mura: Sospensione delle fermate ferroviarie nella stazione di Pabillonis (Medio Campidano).****5-03167 Pili: Sospensione delle fermate ferroviarie nella stazione di Pabillonis (Medio Campidano).****TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente alle interrogazioni degli Onorevoli Mura e Pili, in quanto entrambe chiedono chiarimenti circa la soppressione delle fermate dei treni nelle stazioni di Pabillonis e di Sanluri, in Sardegna.

In via generale, occorre premettere che, per quanto riguarda i servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale eserciti da Trenitalia sul territorio della Regione autonoma della Sardegna, le relative competenze sono state trasferite dallo Stato alla Regione medesima, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 422 del 1997 e degli articoli 4 e 5 del decreto legislativo n. 46 del 2008 (norme di attuazione dello Statuto speciale), tramite Accordo di Programma sottoscritto il 7 giugno 2012 tra MIT, MEF e Regione, il quale regola le modalità di trasferimento delle funzioni e di erogazione delle relative risorse.

L'Accordo di programma è stato registrato dalla Corte dei conti il 15 novembre 2012 ed è efficace a partire dal 15 dicembre 2012.

Le risorse da trasferire annualmente alla Regione Sardegna, poste a base dell'Accordo di Programma, ammontano a euro 40.467.450,00 e sono riferite ad una produzione pari a 3.676.205 treni/KM, considerata quale quantità minima dei

servizi da erogare affinché sia garantito un livello di servizio adeguato alle esigenze di mobilità della popolazione.

In ordine, poi, ai servizi di trasporto pubblico ferroviario eserciti dalle Gestioni Governative « Ferrovie della Sardegna » e « Ferrovie Meridionali Sarde », ricordo che il trasferimento delle funzioni e dei compiti di amministrazione e programmazione in materia è avvenuto nel corso del 2008, ai sensi dell'articolo 8 del citato decreto legislativo n. 422 del 1997, e in attuazione del sopracitato decreto legislativo n. 46 del 2008, tramite Accordo di Programma sottoscritto il 3 giugno 2008 tra MIT e Regione medesima; con tale accordo sono state trasferite inoltre le risorse finanziarie necessarie alla copertura degli oneri per la gestione dei predetti servizi, nonché i beni in uso alle Ferrovie, strumentali all'esercizio e già facenti parte del patrimonio disponibile e indisponibile dello Stato.

In merito alle specifiche richieste degli Onorevoli Interroganti, Ferrovie dello Stato riferisce che la Regione Autonoma della Sardegna – nell'ambito delle proprie competenze di Ente Programmatore del servizio di trasporto locale – ha predisposto un piano di riorganizzazione dell'offerta ferroviaria regionale prevedendo, tra l'altro, la progressiva introduzione di un'offerta di tipo cadenzato; a partire dall'orario estivo 2014, in vigore

dallo scorso mese di giugno, il cadenzamento è stato esteso alla relazione Cagliari-S. Gavino-Oristano (e viceversa).

In estrema sintesi, l'offerta cadenzata attuata per i collegamenti ferroviari della linea in questione prevede:

velocizzazione dei tempi di percorrenza tra Oristano e Cagliari;

incremento della frequenza dei collegamenti tra S. Gavino (e medio Campidano) e Cagliari;

partenze da Oristano per Cagliari al minuto '30 e da S. Gavino per Oristano al

minuto '00, ai fini dell'integrazione con i servizi gommati;

soppressione delle fermate nelle stazioni a minore frequentazione, tra cui Pabillonis e Sanluri Stato.

Infine, ritengo opportuno evidenziare che, a fronte di tale soppressione, la Regione Autonoma della Sardegna ha programmato il potenziamento dei servizi gommati di adduzione/distribuzione tra la località di Pabillonis e Sanluri Stato e la vicina stazione di S. Gavino.

## ALLEGATO 3

**5-03355 Arlotti: Gestione dell'aeroporto « Federico Fellini »  
di Rimini-San Marino.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta ai quesiti posti circa la gestione dell'aeroporto di Rimini – San Marino « Federico Fellini », sono state chieste dettagliate informazioni all'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC), il quale riferisce quanto segue.

Come gli stessi Onorevoli interroganti hanno evidenziato, il 26 novembre 2013, è stata depositata la sentenza di fallimento della Società Aeradria spa, gestore dell'aeroporto di Rimini-San Marino.

Con detta sentenza, il Tribunale di Rimini, nel nominare un curatore fallimentare, disponeva l'esercizio provvisorio dell'impresa fallita sino al 30 giugno 2014, termine poi prorogato al 31 ottobre 2014.

Conseguentemente, l'ENAC ha immediatamente predisposto una procedura di gara ad evidenza pubblica finalizzata all'affidamento della concessione di gestione totale dell'aeroporto in parola, di durata trentennale e decorrente dalla data di efficacia del decreto di affidamento della concessione adottato dal MIT, di concerto con il MEF.

Lo scorso 14 luglio è decorso il termine per la presentazione delle offerte per l'assegnazione della concessione totale e dunque per l'individuazione del nuovo soggetto imprenditoriale al quale affidare la gestione del predetto scalo.

Il successivo 18 luglio, la Commissione di gara, nominata con provvedimento del

Direttore Generale dell'Enac, ha indetto una seduta pubblica per l'apertura delle buste, alla quale hanno partecipato i rappresentanti dei quattro raggruppamenti/imprese che avevano presentato un'offerta.

I lavori della Commissione si sono svolti in seduta riservata il 24 luglio e in seduta pubblica il 30 luglio.

Al riguardo, occorre precisare che, in questa fase, i lavori della Commissione di gara sono preordinati ad un'attenta valutazione della presenza dei documenti richiesti dal bando e dal disciplinare di gara, nonché alla correttezza formale delle autocertificazioni fornite dai legali rappresentanti dei quattro raggruppamenti/imprese che hanno partecipato all'incanto.

L'accertamento puntuale dei requisiti costituisce, invece, un adempimento che resta istituzionalmente rimesso ad una diversa articolazione amministrativa del medesimo ENAC, la quale sarà infatti chiamata a valutare, in concreto e prima di pervenire all'affidamento in concessione della gestione totale, la puntuale sussistenza delle condizioni poste dal bando e dal disciplinare di gara, oltre che ai requisiti personali di partecipazione.

Sarà cura del MIT seguire con la dovuta attenzione il prosieguo dell'*iter* affinché le procedure in atto vengano completate in tempi brevi e nel pieno rispetto della legalità.