

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-01874 Bergamini: Carenze nelle condizioni di sicurezza all'interno delle stazioni ferroviarie e grave pregiudizio per i lavoratori ivi impiegati	106
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	110
5-03093 Maestri: Raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese)	107
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	112
5-03429 Spessotto: Gravi disagi nel servizio ferroviario interregionale che collega Veneto e Friuli-Venezia Giulia	107
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	113
5-03662 De Lorenzis: Riorganizzazione dell'attività di controllo del traffico aereo da parte dell'Enav e conseguente necessità di riordino del personale	107
ALLEGATO 4 (Testo della risposta)	115
5-03749 Rosato: Collegamenti ferroviari nella regione Friuli-Venezia Giulia e tra questa e le regioni Veneto e Lombardia, nonché con le nazioni limitrofe dell'est Europa	108
ALLEGATO 5 (Testo della risposta)	118
5-03958 Fontanelli: Problematiche connesse all'estensione della lunghezza della nuova pista di decollo e di atterraggio dell'aeroporto di Firenze	108
ALLEGATO 6 (Testo della risposta)	120

INTERROGAZIONI

Giovedì 13 novembre 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 13.50.

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

Così rimane stabilito.

5-01874 Bergamini: Carenze nelle condizioni di sicurezza all'interno delle stazioni ferroviarie e grave pregiudizio per i lavoratori ivi impiegati.

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

Deborah BERGAMINI (FI-PdL), replicando, ringrazia per la risposta. Evidenzia che la propria interrogazione fa riferimento ad un tragico incidente, che ha causato la morte di una persona e che ha colpito profondamente l'opinione pubblica. Purtroppo in passato sono accaduti analoghi incidenti nelle stazioni ferrovia-

rie. Per quanto il numero di tali incidenti nel tempo si vada riducendo, il tema della sicurezza sul lavoro, e in particolare per quanto riguarda, come nel caso in questione, i lavoratori del settore dei trasporti, rimane una priorità fondamentale, alla quale il Parlamento e il Governo, ciascuno per le proprie competenze, devono fornire risposte adeguate. Osserva che il rappresentante del Governo ha fatto riferimento alle indagini in corso, sia dell'Autorità giudiziaria, sia del Ministero, che ha nominato un'apposita Commissione. Si riserva pertanto di presentare ulteriori atti di sindacato ispettivo per assicurare che i risultati dei lavori della Commissione di indagine siano tempestivamente e pienamente resi noti. Prende atto altresì delle iniziative di ispezione e di monitoraggio che l'Autorità nazionale per la sicurezza delle ferrovie sta svolgendo presso gli scali di manovra. Si tratta sicuramente di un'attività opportuna, che può dare importanti risultati. Ritiene tuttavia che, al fine di garantire adeguati livelli di sicurezza sul luogo di lavoro, in particolare con riferimento al settore dei trasporti, molto rimanga da fare e il Governo debba assumere iniziative incisive ed efficaci.

5-03093 Maestri: Raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese).

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

Patrizia MAESTRI (PD), replicando, ribadisce che da tempo il raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia, comunemente indicato come Pontremolese, è oggetto di studio e di progettazione. Nella propria interrogazione si ricorda come il finanziamento di 234 milioni di euro, già previsto nel 2009, sia stato bloccato. Per questo auspica che tale finanziamento possa essere ripristinato. Sottolinea l'importanza del corridoio che connette il Brennero con la costa tirrenica e che interessa varie regioni del Paese. Per

questo si augura che il percorso indicato nella risposta del rappresentante del Governo, sia per quanto riguarda la progettazione definitiva, sia per quanto riguarda l'individuazione delle risorse, possa finalmente condurre alla realizzazione dell'opera.

5-03429 Spessotto: Gravi disagi nel servizio ferroviario interregionale che collega Veneto e Friuli-Venezia Giulia.

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, nel ringraziare per la risposta, fa presente che, pur essendo consapevole che si tratta di una materia di competenza regionale, ritiene che i gravi disagi che subiscono i pendolari, di cui la vicenda evidenziata nella propria interrogazione è un esempio molto significativo, richiedano l'intervento del Governo per impostare una nuova e diversa politica del trasporto ferroviario. Nel prendere positivamente atto che i servizi regionali di collegamento ferroviario tra il Veneto e il Friuli-Venezia Giulia hanno ripreso a funzionare regolarmente, auspica tuttavia che situazioni come la chiusura di alcune carrozze, al momento in cui i treni entravano nel territorio della regione Friuli-Venezia Giulia, non si ripetano e che il Governo, le regioni e Trenitalia assicurino anche ai pendolari servizi di trasporto adeguati.

5-03662 De Lorenzis: Riorganizzazione dell'attività di controllo del traffico aereo da parte dell'Enav e conseguente necessità di riordino del personale.

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

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, rileva che la risposta fornisce al-

cuni utili elementi di informazione. Da questi stessi elementi si desume peraltro che, al di là di comprensibili esigenze di razionalizzazione dei costi, i servizi di gestione del traffico aereo sono gestiti in base a una logica meramente finanziaria, che non può essere condivisa. Osserva altresì che dalla risposta emerge che ENAV, per la fornitura di servizi del traffico aereo, farà ricorso a persone per le quali sono stati effettuati percorsi di formazione sicuramente onerosi, quando era disponibile altro personale già formato. Anche le decisioni assunte in materia di riduzione degli orari di servizio aeroportuali rispondono a considerazioni esclusivamente finanziarie, che non tengono conto delle esigenze degli utenti. Per questo la risposta fornita, al di là della sua utilità informativa, mostra un atteggiamento relativo alla gestione dei servizi pubblici, come si configura il servizio di gestione del traffico aereo, che il proprio gruppo non condivide e giudica del tutto inadeguato.

5-03749 Rosato: Collegamenti ferroviari nella regione Friuli-Venezia Giulia e tra questa e le regioni Veneto e Lombardia, nonché con le nazioni limitrofe dell'est Europa.

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

Ettore ROSATO (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta dettagliata. Giudica positiva la conferma dei livelli di servizio, per quanto attiene ai collegamenti da e per il Friuli-Venezia Giulia e, in particolare, le città di Trieste e Udine. Ribadisce tuttavia che, nonostante il numero di treni indicati nella risposta, sussistono serie difficoltà nei collegamenti tra le due città e i più importanti centri del Paese, in primo luogo Roma e Milano. Sottolinea altresì che manca un collegamento frequente tra Venezia e Trieste, che invece risulta essenziale per la città trie-

stina e che dovrebbe essere potenziato con adeguati investimenti. Evidenzia infine l'importanza del collegamento con la Slovenia, sia per quanto concerne i servizi di trasporto passeggeri, sia per quelli di trasporto merci, con particolare riferimento alle connessioni intermodali con i porti, che offrirebbero rilevanti opportunità di sviluppo all'economia dell'area.

5-03958 Fontanelli: Problematiche connesse all'estensione della lunghezza della nuova pista di decollo e di atterraggio dell'aeroporto di Firenze.

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

Paolo FONTANELLI (PD), replicando, ringrazia per la risposta, che tuttavia giudica palesemente insufficiente. Rileva infatti che la propria interrogazione si focalizza sul problema dei rischi che correbbero le persone che operano in prossimità dell'aeroporto di Firenze. Ribadisce che il generale Battisti che vanta un curriculum prestigioso e un'indubbia competenza su queste problematiche, ha sollevato alcune questioni fondamentali, che non hanno ricevuto risposta. Osserva che, a differenza di quanto indicato nella risposta, il progetto del nuovo stadio di Firenze si colloca pressoché interamente nelle zone di tutela. Segnala altresì che nell'area soggetta a vincolo dovrebbe essere edificata la Scuola dei marescialli e dei carabinieri, che gli aerei potrebbero trovarsi a sorvolare a una distanza di circa 55/60 metri dal piano terra, anziché dal tetto. Gli risulta tuttavia che l'Arma dei carabinieri non sia stata assolutamente resa partecipe dei problemi che potrebbero insorgere. Tali indicazioni dimostrano che, nella definizione del progetto per la nuova pista dell'aeroporto di Firenze è stata seguita una modalità di procedere assai discutibile, che, non tenendo conto delle situazioni di rischio che possono determinarsi, potrebbe gravemente compromettere i profili di sicurezza

e porre le condizioni perché si verificano eventi che determinerebbero gravi responsabilità. A suo giudizio ENAC dovrebbe affrontare in modo serio i problemi indicati nella propria interrogazione, sollecitare da parte del comune la predisposizione del piano di rischio e preoccuparsi, oltre che della sicurezza degli aerei, anche

di quella delle persone che operano nelle aree vicine all'aeroporto.

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

La seduta termina alle 14.40.

ALLEGATO 1

5-01874 Bergamini: Carenze nelle condizioni di sicurezza all'interno delle stazioni ferroviarie e grave pregiudizio per i lavoratori ivi impiegati.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai quesiti posti dall'onorevole interrogante circa quanto accaduto lo scorso 12 gennaio 2014 nella stazione ferroviaria di Firenze Santa Maria Novella, sono state assunte informazioni presso Ferrovie dello Stato italiane (FS), l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) e presso la competente Direzione generale per le investigazioni ferroviarie del MIT.

FS riferisce che l'incidente è avvenuto durante le operazioni di manovra di un convoglio dal parco carrozze verso il fascio binari viaggiatori: il materiale rotabile era destinato all'effettuazione del treno regionale 11747 del successivo 13 gennaio. Nel corso di tale movimentazione, la carrozza di testa del convoglio stesso e le prime due ruote della carrozza successiva sono sviate nel percorrere un binario tronco e un agente della squadra di manovra in servizio è stato investito mortalmente.

Sull'incidente sono tuttora in corso le indagini dell'autorità giudiziaria, alla quale Trenitalia ha trasmesso tutta la documentazione richiesta.

Ai sensi del decreto legislativo n. 162 del 2007, la citata Direzione generale del MIT ha provveduto all'apertura di una indagine volta ad accertare le cause tecniche dell'accaduto. Allo scopo è stata nominata una Commissione di indagine costituita da due tecnici esperti di circolazione ferroviaria, iscritti all'apposito Albo degli investigatori ferroviari.

Detta Commissione ha concluso di recente il proprio incarico ed ha depositato le risultanze dell'attività svolta. A breve, tali risultati verranno illustrati a tutte le

parti coinvolte, le quali potranno esprimere pareri, opinioni e/o osservazioni sull'indagine, ai sensi dell'articolo 21 del citato decreto legislativo n. 162 del 2007, di recepimento della Direttiva europea 2004/49/CE.

Al termine del confronto, verranno quindi emesse le necessarie Raccomandazioni e sarà pubblicata la Relazione di indagine.

Dal canto suo l'ANSF, a seguito dell'evento, ha richiamato il Gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie circa il rispetto dei principi contenuti nel Regolamento per la circolazione ferroviaria emanato dalla medesima Agenzia con il decreto n. 4 del 2012, con particolare riferimento alla protezione della circolazione dei treni dalle possibili interferenze con i movimenti di manovra.

Contestualmente, è stato chiesto all'impresa ferroviaria coinvolta di verificare lo stato di funzionamento del sistema di protezione della marcia del treno e le cause del suo mancato inserimento in quella circostanza. La medesima Agenzia, in un contesto più generale, ha anche ribadito alle diverse imprese ferroviarie che i trasferimenti dalle stazioni agli impianti di ricovero o viceversa, ai sensi del citato Regolamento, devono essere effettuati con il sistema di protezione della marcia dei treni e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivi.

Successivamente, il 5 agosto 2014, il Gestore dell'infrastruttura, proprio per conformarsi ai principi introdotti dal citato Regolamento, ha inviato per com-

menti la bozza di una disposizione di esercizio, al momento oggetto di confronto tra il Gestore dell'infrastruttura e le Imprese ferroviarie, in particolare per gli aspetti relativi agli oneri economici e organizzativi che le modifiche proposte comporterebbero.

Nelle more dell'emanazione ufficiale di tale provvedimento, alcune imprese ferroviarie, tra cui quella coinvolta nell'incidente in parola, hanno risposto direttamente ai richiami dell'Agenzia, confermando l'adeguatezza della propria organizzazione alle norme, la corretta formazione del personale nonché la corretta applicazione di norme, disposizioni e prescrizioni; altre imprese, pur non avendo risposto direttamente ai suddetti richiami, hanno comunque introdotto apposite modifiche alle proprie disposizioni d'esercizio al fine di recepirli.

Infine, l'ANSF informa che sta proseguendo nelle attività ispettive presso gli scali di manovra e che da tale attività sta emergendo la necessità, per i diversi soggetti che operano in tali scali, di definire in maniera più chiara, anche attraverso accordi e documenti di esercizio, ruoli e responsabilità di ciascuno all'interno degli scali stessi e di operare un monitoraggio continuo sulla propria parte di sistema.

Per quanto riguarda, poi, il potenziamento degli *standard* di sicurezza sul lavoro, l'Agenzia ha fatto presente di avere in corso specifici controlli finalizzati a verificare la conformità alle norme vigenti delle procedure di sicurezza adottate dagli operatori ferroviari nello svolgimento delle attività di manovra nonché il rispetto delle stesse procedure nell'esecuzione delle relative attività.

Sempre in merito ai livelli di *standard* di sicurezza del lavoro e alle iniziative intraprese, il Gruppo ferrovie dello Stato italiane evidenzia che la salute e la sicu-

rezza del lavoro costituiscono valori fondamentali per il Gruppo, impegnato al rigoroso rispetto delle normative in tema di prevenzione e nella costante riduzione degli infortuni e della loro frequenza; d'altra parte, nel triennio 2011-2013, i dati forniti dall'INAIL evidenziano la riduzione degli stessi in misura del 32 per cento. Anche gli infortuni mortali si sono ridotti considerevolmente: la media è passata da 5 nel triennio 2008-2010 a 2 nel triennio 2011-2013.

Il nuovo Piano industriale di gruppo 2014-2017, a conferma dell'impegno, pone la sicurezza tra i valori nodali per lo sviluppo del Gruppo stesso e prevede nuovi obiettivi di riduzione degli infortuni e della loro frequenza. L'andamento delle *performance* del Gruppo sono pubblicate annualmente sul bilancio consolidato e sul Rapporto di sostenibilità del gruppo stesso.

Nel concludere, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, interessato al riguardo, informa di aver espletato gli accertamenti di competenza a seguito della comunicazione dell'infortunio mortale. La vittima è risultata regolarmente assunta dalla società Trenitalia in data 12 novembre 2001 in qualità di Operatore manovra abilitato alla condotta.

Inoltre, in merito all'attività di vigilanza nei confronti delle aziende ferroviarie, il Ministero del lavoro riferisce che la stessa viene svolta, ai sensi della legge n. 191 del 1974, congiuntamente a personale di RFI, Trenitalia e Grandistazioni, secondo una programmazione stabilita periodicamente dalla struttura regionale di coordinamento, con le modalità di cui alle circolari n. 19/81 e n. 125/98.

Concludo assicurando la disponibilità a fornire ulteriori notizie una volta concluse le indagini dell'Autorità giudiziaria.

ALLEGATO 2

5-03093 Maestri: Raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese).**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai quesiti posti dagli onorevoli interroganti circa il raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese), sono state acquisite informazioni presso Rete ferroviaria italiana (RFI), la quale riferisce quanto segue.

Nell'ambito della legge n. 443 del 2001 (Legge Obiettivo), l'intera linea Pontremolese è stata oggetto, nel passato, di un intervento di Progettazione preliminare per il raddoppio dei tratti di linea ancora a semplice binario, ovvero le tratte Bertico-Villafranca e Parma-Fornovo.

Tale Progettazione preliminare è stata formalmente approvata dal CIPE con propria delibera n. 19/2009 in data 8 maggio 2009; la stessa Delibera assegnò anche un finanziamento di 234,6 milioni di euro per lo sviluppo della Progettazione definitiva e la realizzazione del sub-lotto relativo alla tratta Parma-Vicofertile.

In ragione di ciò, è stata sviluppata la Progettazione definitiva dell'opera di raddoppio della tratta Parma-Vicofertile, oggetto – dopo l'esito positivo della Procedura di verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (nota DVA-0008317 del 5 aprile 2012 per la trasmissione del Parere n. 883 del 2 marzo 2012 della Commissione Tecnica di Verifica VIA/VAS) – di apposita Conferenza dei

servizi convocata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 24 gennaio 2012.

A seguito del definanziamento dell'opera, causato dalla riduzione delle risorse economiche, è stata individuata una prima fase funzionale di interventi per il « potenziamento tecnologico della stazione di Parma », interventi propedeutici alla realizzazione dell'intero raddoppio. Non appena RFI presenterà ai competenti Uffici del MIT il necessario progetto definitivo ai sensi dell'articolo 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006, sarà possibile istruire l'opera per la successiva approvazione presso il CIPE.

Inoltre, non appena sarà individuata una soluzione condivisa con gli Enti locali per l'attraversamento del centro urbano di Fornovo, potrà essere avviata la Progettazione definitiva relativa anche al raddoppio della tratta Vicofertile-Osteriazza.

Per quanto riguarda il rifinanziamento dell'opera, al fine di non interrompere l'*iter* di raddoppio della tratta ferroviaria, considerato l'imminente completamento dei lavori di raddoppio della tratta Solignano-Osteriazza, RFI evidenzia che l'attuale programmazione dei lavori prevede l'attivazione all'esercizio della nuova tratta a doppio binario entro il corrente anno.

ALLEGATO 3

5-03429 Spessotto: Gravi disagi nel servizio ferroviario interregionale che collega Veneto e Friuli-Venezia Giulia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento al quesito posto dagli onorevoli interroganti circa i disagi subiti dai passeggeri del trasporto ferroviario regionale condiviso delle regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia, occorre evidenziare che, secondo la normativa vigente, la programmazione e la gestione dei citati servizi ferroviari rientrano nelle competenze delle singole regioni interessate, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da Contratti di servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle stesse regioni.

Infatti, detti compiti sono stati trasferiti alla regione Veneto in applicazione di quanto disposto dall'articolo 8 del decreto legislativo n. 422 del 1997, e alla regione Friuli Venezia Giulia, in quanto regione a statuto speciale, ai sensi dell'articolo 9 del medesimo decreto legislativo e dell'articolo 1 del decreto legislativo n. 111 del 2004 (Norme di attuazione dello statuto speciale), a decorrere dal 1° gennaio 2008 come previsto dall'articolo 1, comma 947, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007).

Nell'ambito dei rispettivi Contratti di servizio, le regioni stabiliscono, quindi, anche la composizione dei singoli treni – tenendo conto delle frequentazioni registrate – la cui dimensione concorre alla determinazione del corrispettivo dovuto all'impresa che effettua il servizio.

Ciò nonostante, sono state assunte precise informazioni presso Ferrovie dello Stato italiane e presso i competenti uffici del MIT.

Al riguardo FS riferisce quanto segue. I treni regionali che collegano Venezia con Trieste (sia via Udine che via Portogruaro), ai quali fanno specifico riferimento gli interroganti, sono inseriti nei Contratti di servizio del Veneto e del Friuli Venezia Giulia, per la parte di servizio effettuata sul territorio di ciascuna regione.

Sino a luglio 2014, i predetti treni erano programmati con una composizione di otto carrozze; tuttavia, la regione Friuli Venezia Giulia ha valutato tale composizione sovradimensionata rispetto ai volumi di traffico espressi dai bacini friulani, manifestando la propria indisponibilità a sostenere un onere economico per composizioni superiori alle sei vetture.

In tale circostanza, nell'impossibilità di ridimensionare i treni a fronte di volumi di traffico per i quali la regione Veneto ha richiesto, di contro, l'impiego di otto carrozze e al fine di assicurare, comunque, la continuità del servizio sull'intera relazione (evitando rotture di carico nei punti di confine, con la programmazione di treni distinti per ciascuno dei due territori), dal 21 luglio scorso il collegamento è stato organizzato mediante una composizione variabile: otto carrozze nel tragitto in Veneto e sei in quello in Friuli Venezia Giulia, prevedendo l'apertura/chiusura al servizio commerciale di due carrozze nelle stazioni di confine tra i due territori (Portogruaro e Sacile).

Successivamente, la regione Friuli Venezia Giulia – soprattutto al fine di evitare situazioni di possibile disagio ai viaggiatori – ha accordato la propria disponibilità a ripristinare l'utilizzo per il servizio commerciale della composizione precedente-

mente programmata (otto carrozze) sull'intera tratta. Il provvedimento in tal senso è stato adottato a partire dall'11 settembre scorso.

Aggiungo, infine, che i servizi ferroviari in parola sono oggetto di un processo di razionalizzazione ed efficientamento, come previsto dall'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012 così come modificato e integrato dall'articolo 1, comma

301, della legge di stabilità 2013; tale processo è oggetto di verifica da parte del MIT.

Nel concludere informo che, per quanto di competenza del MIT, la problematica segnalata potrà essere comunque esaminata nell'ambito dell'attività dell'Osservatorio nazionale sul TPL, istituito con l'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

ALLEGATO 4

5-03662 De Lorenzis: Riorganizzazione dell'attività di controllo del traffico aereo da parte dell'Enav e conseguente necessità di riordino del personale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito all'applicazione dell'articolo 4, comma 1-*quater*, del decreto-legge n. 90 del 2014, convertito nella legge n. 114 del 2014, sono state assunte precise informazioni presso l'Ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV).

Nel contesto della graduale presa in carico da parte di ENAV dell'erogazione dei servizi della navigazione aerea presso taluni aeroporti già in carico all'aeronautica militare, detto articolo prevede i termini e le condizioni per l'eventuale transito di personale militare ivi adibito al controllo del traffico aereo alle dipendenze della stessa società.

Conseguentemente, all'ENAV sono pervenute numerose richieste di transito di unità di personale militare, tanto con riferimento agli aeroporti di Roma Ciampino e di Verona Villafranca – già in carico ad ENAV – quanto con riferimento agli aeroporti di Brindisi Casale e di Treviso, ancora nella gestione dell'aeronautica militare.

In merito alla specifica richiesta degli onorevoli interroganti circa l'eventualità di attingere dal personale proveniente dall'aeronautica militare prima di intraprendere un nuovo percorso di selezione, l'ENAV ribadisce quanto espresso in altre sedi, da ultimo nel corso dell'audizione informale del 25 giugno scorso presso la Commissione trasporti della Camera dei deputati, circa il fatto che allo stato attuale non ravvisa alcuna esigenza di incremento delle dotazioni organiche del personale di categoria onde far fronte alla eventuale presa in carico degli aeroporti in questione.

Ed invero, in occasione del recente transito dell'erogazione dei servizi della navigazione aerea presso gli aeroporti di Roma Ciampino e Verona Villafranca, il relativo fabbisogno organico di personale CTA (controllore del traffico aereo) è stato garantito con proprio personale operativo, attraverso gli istituti della mobilità interna previsti e disciplinati dal CCNL in vigore, e senza alcun costo aggiuntivo aziendale.

Allo stesso modo ENAV rileva come il processo di reperimento dell'organico necessario alla fornitura dei servizi ATM (*Air Traffic Management*) presso gli aeroporti di Brindisi, Rimini e Treviso, sia stato da tempo avviato, ancor prima dell'entrata in vigore della norma in oggetto, ricorrendo proprio agli elementi di mobilità interna richiamati in precedenza e al normale *turnover* pianificato in virtù delle risorse interne in disponibilità, peraltro senza aggravio di costi.

Infatti, sono stati già avviati i percorsi formativi e addestrativi che permetteranno di soddisfare anche quanto previsto nel prossimo contratto di programma in via di definizione.

ENAV riferisce che, anche per il futuro, ogni eventuale applicazione delle previsioni di cui alla citata normativa non potrà prescindere dalla doverosa e prioritaria valutazione del personale già in servizio nei propri ruoli e titolare di condizioni oggettive e soggettive utili alla riqualificazione e al trasferimento presso i citati siti, in osservanza anche del vigente contratto di lavoro del personale di ENAV che testualmente dispone: « ... sarà valutata

per ciascun sito produttivo la necessità/opportunità, in caso di accertate carenze e/o eccedenze di personale, di procedere ad individuare – attraverso specifici processi di selezione interna – le risorse in grado, per le caratteristiche personali e professionali in loro possesso, di soddisfare i fabbisogni aziendali e, solo successivamente, in caso di mancanza di risorse con i necessari requisiti richiesti, attivare il ricorso al mercato esterno ».

Quanto, poi, al limite della sostenibilità finanziaria consentita dal bilancio della società a capitale interamente pubblico, oltre che all'esigenza di evitare ulteriori nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, ENAV rappresenta quanto segue.

Ai sensi della regolamentazione comunitaria, già a partire dal primo gennaio 2012 per la rotta, e poi dal primo gennaio 2015 per il terminale, assume valore cogente, quale strumento per l'attuazione dello schema di prestazioni economiche e operative dei *provider* di servizi della navigazione aerea quali ENAV, il Piano di performance nazionale nel quale viene indicata la cornice dei costi (riferibile anche al personale) e il traffico atteso per la determinazione della tariffa.

In tale contesto, l'eventuale transito presso ENAV del personale CTA militare istante comporterebbe un aggravio di costi non programmati, anche alla luce del predetto Piano, da condividersi tra lo Stato italiano e la Commissione europea, che potrebbe generare perdite per la società o un incremento delle tariffe con evidenti ricadute sul Sistema Paese.

Del resto, tali maggiori e non programmati costi non sarebbero giustificati da alcun fabbisogno né da effettive esigenze connesse alla già garantita piena operatività dei servizi di controllo del traffico aereo.

Sotto tale ultimo profilo, inoltre, pur in assenza delle « tabelle di equiparazione » previste dalla norma in oggetto (ad oggi non emanate), si rileva come l'inserimento del personale militare nei ruoli di ENAV comporterebbe un notevole incremento delle risorse destinate,

ipoteticamente, a nuove assunzioni in merito alle quali la politica della società prevede fasce retributive d'ingresso sensibilmente inferiori.

Quanto alla conoscenza dei nuovi orari di servizio aeroportuali da parte di ENAC, la stessa riferisce che la fornitura dei servizi di assistenza alla navigazione aerea ha avuto sempre la massima attenzione, anche per le ricadute tariffarie conseguenti. Il tema della razionalizzazione delle modalità di servizio relative agli aeroporti a basso traffico ha formato oggetto di vari incontri tra ENAC, ENAV e le Società di gestione aeroportuale degli aeroporti interessati.

Dette riunioni sono state dettate dalla necessità di contenere i costi sugli aeroporti a basso traffico, anche su espressa indicazione dei competenti uffici del MIT, che hanno istituito un tavolo tecnico di confronto tra i soggetti istituzionali di riferimento operanti in ambito aeroportuale.

In questa ottica, l'ENAV, nel perseguire una politica di contenimento dei costi e quindi delle tariffe, ha elaborato e presentato all'ENAC una ipotesi di razionalizzazione dei servizi di competenza presso taluni aeroporti nazionali che sviluppano minori livelli di traffico, da cui far derivare un beneficio per l'assetto complessivo del settore del trasporto aereo; tale proposta, sottoposta a MIT, MEF ed ENAC, vede riduzioni di limitata entità, atte a razionalizzare le condizioni di erogazione dei servizi.

L'ENAC ha condiviso in linea di principio la proposta avanzata dall'ENAV, con la possibilità di prevedere margini di adattabilità dell'orario base attraverso lo slittamento del medesimo nell'arco giornaliero (a turni invariati), oppure di estensione con possibilità di anticipare e/o prolungare di frazioni orarie il predetto orario base di erogazione del servizio; è stata richiamata inoltre l'opportunità di prevedere il potenziamento delle turnazioni nel caso di evidenti sviluppi delle potenzialità commerciali dello scalo interessato.

In particolare, per gli aeroporti di Brescia, Taranto Grottaglie, Pantelleria, Lampedusa e Roma Urbe, non sono state previste variazioni nell'orario mentre per Forlì non vi è ancora una definizione gestionale dell'aeroporto; per gli aeroporti di Ancona, Parma, Pescara, Reggio Calabria, Albenga e Foggia è stato stabilito di attivare un monitoraggio di verifica circa il mantenimento degli orari di tabella anche per il futuro.

Considerato che la proposta di riduzione, ad eccezione degli aeroporti di Ancona e Pescara, vede una modesta riduzione dell'orario di servizio, il ricorso all'applicazione di forme di flessibilità ha

consentito di pervenire, in diversi casi, alla concorde definizione dell'orario tra ENAC, gestori aeroportuali ed ENAV.

Con riferimento, infine, alla menzionata assunzione di 150 unità di personale, ENAV informa di non avere in programmazione per i prossimi due anni alcuna assunzione di personale controllore di volo. Presumibilmente, nel 2015 procederà all'assunzione di 49 unità di personale controllore di volo, già in possesso di Licenza ENAC di Studente controllore del traffico aereo, in ragione di una procedura di *recruiting* avviata nel 2010 e conclusa nel maggio del 2011.

ALLEGATO 5

5-03749 Rosato: Collegamenti ferroviari nella regione Friuli-Venezia Giulia e tra questa e le regioni Veneto e Lombardia, nonché con le nazioni limitrofe dell'est Europa.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alla problematica esposta dall'onorevole interrogante circa l'offerta di servizi ferroviari sulla direttrice da e per il Friuli Venezia Giulia (FVG), è opportuno premettere che l'attuale offerta si compone, nella fascia diurna, di collegamenti effettuati con treni AV (Frecciabianca e Frecciargento) e una quota di collegamenti Intercity non sovvenzionati dallo Stato, i così detti «servizi a mercato».

Di conseguenza, la relativa programmazione, comprendente dimensioni dell'offerta, orari, itinerari e fermate, è connessa a valutazioni di carattere commerciale, effettuate direttamente da Trenitalia S.p.A., la quale ha evidenziato uno squilibrio economico per i servizi in questione, che si sostengono solo con i ricavi da traffico.

Tuttavia, i collegamenti Intercity svolgono spesso anche un servizio di cabotaggio – servendo flussi pendolari che li utilizzano per tratte limitate – sostanzialmente paragonabile a quello del trasporto ferroviario locale gestito dalle regioni. Il mantenimento di tali collegamenti con l'eventuale inserimento degli stessi nel perimetro dei collegamenti sovvenzionati, non può prescindere dal mantenimento delle condizioni di equilibrio economico-finanziario del contratto di servizio (sottoscritto da Trenitalia, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze), dedicato al «servizio universale», comprendente cioè quei treni di media/lunga percorrenza che, per poter essere effettuati, necessitano di un corrispettivo, in quanto presentano un conto

economico negativo: è, pertanto, lo Stato che copre la differenza tra i ricavi da traffico previsti e i costi ammessi a remunerazione.

In particolare, Ferrovie dello Stato italiane fa presente che, con il prossimo orario di dicembre 2014, l'offerta programmata per i prodotti Frecciargento e Frecciabianca nella regione interessata non subirà modifiche; pertanto, l'offerta di tali collegamenti in un giorno feriale medio continuerà ad essere così costituita:

1 coppia Frecciargento Roma-Udine (e viceversa);

1 coppia di Frecciargento Roma-Trieste (e viceversa);

2 coppie Frecciabianca Torino-Trieste (e viceversa);

2 coppie Frecciabianca Milano-Trieste (e viceversa);

2 coppie Frecciabianca Milano-Udine (e viceversa).

Al riguardo, nel sottolineare che la regione FVG ha stipulato da diversi anni con Trenitalia una specifica Convenzione per finanziare il prolungamento di alcuni collegamenti Frecciargento Roma-Venezia fino a Trieste/Udine e di alcuni collegamenti Frecciabianca da Torino/Milano-Venezia su Trieste, FS fa presente che nell'ambito dell'offerta anzidetta i treni in Convenzione sono: 1 coppia Frecciargento Roma-Udine (e viceversa); 1 coppia Frecciargento Roma-Trieste (e viceversa); 2 collegamenti Frecciabianca Milano-Trieste;

1 collegamento Frecciabianca Trieste-Milano; 1 collegamento Frecciabianca Trieste-Torino.

Mentre, l'attuale offerta programmata del « servizio Universale » da/per il Friuli Venezia Giulia, confermata anche per il prossimo orario di dicembre 2014, è così costituita:

1 coppia di Intercity Venezia Mestre-Trieste e viceversa;

1 coppia di Intercity Notte Roma-Trieste (via Udine/Gorizia) e viceversa.

Inoltre, l'offerta complessiva prevede attualmente anche 2 coppie di Intercity Roma-Trieste (e viceversa), non inseriti nel

Contratto di Servizio con lo Stato e, quindi, effettuati in regime di mercato.

Infine, FS segnala che i collegamenti internazionali da/per la Slovenia, effettuati anch'essi in regime di mercato, sono stati soppressi ormai da aprile 2008 per l'insostenibilità economica degli stessi.

In ogni caso, le strutture ministeriali hanno avviato un tavolo di confronto con le singole regioni interessate, nell'ambito del quale approfondire, dal punto di vista tecnico, le possibili ipotesi di mantenimento dei servizi, ovvero di ottimizzazione degli stessi, in relazione alle possibili integrazioni con i servizi a committenza regionale già esistenti, come anche con quelli in autonomia commerciale.

ALLEGATO 6

5-03958 Fontanelli: Problematiche connesse all'estensione della lunghezza della nuova pista di decollo e di atterraggio dell'aeroporto di Firenze.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento al quesito posto dall'onorevole interrogante circa l'eventuale realizzazione di una nuova pista di volo nello scalo aereo di Firenze, sono stati chiesti elementi informativi all'Ente nazionale aviazione civile (ENAC).

In occasione della recente approvazione del *master plan* dell'aeroporto di Firenze Peretola, ENAC ha approfondito ulteriormente gli studi relativi alle caratteristiche operative da attribuire alla nuova pista di volo.

Questo approfondimento ha permesso di contemperare i vari interessi: tra questi è essenziale citare lo sviluppo dello scalo di Firenze in accordo agli *standard* di sicurezza prescritti nonché la tutela dell'ambiente e del paesaggio circostante.

Dunque ENAC evidenzia che la soluzione proposta dal *master plan* rappresenta, in tale ottica, la migliore delle soluzioni secondo i criteri di analisi costi/benefici adottati.

In particolare, per quanto concerne la realizzazione di un nuovo stadio cittadino, lo strumento urbanistico vigente del comune di Firenze prevede la costruzione dello stesso in area esterna alle aree di tutela del piano di rischio della nuova pista di volo.

Invece, la proposta che è stata avanzata da un soggetto privato per la realizzazione del nuovo stadio ricade su un'area che interesserebbe marginalmente le aree di tutela B e C del piano di rischio. Su tale proposta è in corso una valutazione, da parte degli enti e soggetti interessati, sull'individuazione di una posizione ottimale

anche in funzione dei futuri vincoli derivanti dalla realizzazione della pista di volo.

In merito, poi, al rischio derivante dall'impatto degli aeromobili con la fauna selvatica, ENAC fa osservare che tale problematica – considerato che la presenza del Parco della Piana caratterizza l'intero quadrante nord-ovest di Firenze – prescinde da considerazioni legate alla lunghezza o giacitura della pista di volo.

Inoltre, per quanto riguarda gli aspetti legati alla presenza di ostacoli nella direttrice di decollo e atterraggio della nuova pista di volo, la posizione dell'argine del Fosso Reale – riconfigurato sulla base delle indicazioni del Consorzio di Bonifica – costituisce un elemento invariante a prescindere dalla soluzione scelta per la lunghezza di pista.

Per completezza d'informazione, ENAC segnala che l'esecutività del nuovo *master plan*, come già detto recentemente approvato in linea tecnica, è successiva ai pareri di compatibilità ambientale e urbanistica, in base alla vigente normativa di settore.

ENAC procederà, quindi, con le successive fasi procedurali, ovvero la valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero dei beni e delle attività culturali, e quindi con la procedura di conformità urbanistica.

Tali fasi prevedono il coinvolgimento degli Enti territoriali, che potranno esprimere, per i diversi aspetti, le proprie osservazioni/valutazioni relativamente alla realizzazione delle opere previste nel *master plan*.