

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-03292 Carrescia: Nomina del presidente dell'Autorità portuale di Ancona	84
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	88
5-03492 Bergamini: Attività volte al ripristino della legalità nel porto di Viareggio	85
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	89
5-03970 Pili: Necessità di garantire la continuità territoriale aerea tra la regione Sardegna e le città di Verona, Torino, Bologna e Napoli	85
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	90
5-03991 Rostellato: Mancato rispetto delle coincidenze ferroviarie previste dall'orario cadenzato regionale veneto e conseguenti disagi per gli utenti della linea Monselice-Legnago-Mantova	86
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	91
5-04002 Mazzoli: Disservizi nel collegamento ferroviario Viterbo-Roma e necessità di un generale potenziamento del trasporto ferroviario laziale	86
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	93
5-04357 De Lorenzis: Conseguenze derivanti dall'esclusione dell'aeroporto « Gino Lisa » di Foggia dal novero degli scali di interesse nazionale	86
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i>	95
5-04569 Spessotto: Mancata attivazione dei corsi di formazione per il conseguimento delle competenze di livello direttivo per gli ufficiali di coperta e di macchina	87
<i>ALLEGATO 7 (Testo della risposta)</i>	97
5-04623 De Lorenzis: Ipotesi di correlazione tra l'acquisto di treni Atr 220 da parte delle società Ferrovienord e Ferrovie Sud-Est e modalità di omologazione ai fini della messa in esercizio	87
<i>ALLEGATO 8 (Testo della risposta)</i>	98

INTERROGAZIONI

Giovedì 19 marzo 2015. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.40.

Ivan CATALANO, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità

dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

5-03292 Carrescia: Nomina del presidente dell'Autorità portuale di Ancona.

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

Piergiorgio CARRESCIA (PD), replicando, nel sottolineare che la presentazione dell'interrogazione risale a molti mesi fa, in un periodo in cui non era ancora avvenuta la recente nomina del presidente dell'Autorità portuale di Ancona, prende atto con favore della risposta, della quale si dichiara soddisfatto, e auspica che per il futuro nomine di tale rilevanza possano essere fatte in tempi più rapidi.

5-03492 Bergamini: Attività volte al ripristino della legalità nel porto di Viareggio.

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

Deborah BERGAMINI (FI-PdL), replicando, ringrazia il sottosegretario per gli importanti elementi di chiarezza contenuti nella risposta. Nel ricordare le vicende che hanno portato al trasferimento del comandante Iacono, cui, anche per le modalità con cui questo era avvenuto – nottetempo e prima della scadenza naturale del mandato – i media locali e nazionali avevano dato all'epoca dei fatti notevole attenzione, rileva che il trasferimento si inseriva nella questione spinosa della presenza di venditori abusivi sulle spiagge della Versilia, che il comandante aveva affrontato in un modo a suo giudizio assolutamente apprezzabile, ma non condiviso da tutti. Sottolinea in proposito che la presenza di venditori abusivi costituisce tuttora una grave piaga che Governo e istituzioni non sentono il dovere né il bisogno di risolvere. Evidenza che l'improvviso trasferimento del comandante Iacono aveva fatto sorgere dei dubbi, fugati dalla risposta utilmente resa dal rappresentante del Governo all'interrogazione, che il comportamento tenuto dal comandante con i venditori abusivi fosse stato strumentalizzato per rimuovere lo stesso dal suo incarico, tenuto conto del fatto che il comandante era impegnato anche su altri importanti

fronti di ripristino della legalità nel porto di Viareggio. Ritiene pertanto opportuno che il rappresentante del Governo abbia precisato che tale trasferimento risponde a normali criteri di avvicendamento del personale del Corpo delle capitanerie di porto.

5-03970 Pili: Necessità di garantire la continuità territoriale aerea tra la regione Sardegna e le città di Verona, Torino, Bologna e Napoli.

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

Mauro PILI (Misto), replicando, ringrazia il sottosegretario della risposta che, puntualizzando alcune importanti date che precisano l'andamento della vicenda, fa emergere la superficialità con la quale la regione e il Governo hanno gestito la situazione della continuità territoriale aerea con la Sardegna. Nel ricordare che la continuità territoriale deve assicurare che siano garantiti i collegamenti tra le zone che risultino territorialmente svantaggiate e il resto del Paese osserva che il Governo, pur in presenza di una disposizione legislativa che demanda alla regione al competenza al riguardo, non può sottrarsi rispetto ad una garanzia da prestare a propri cittadini, che viene così pesantemente disattesa. Osserva, inoltre, che l'esercizio senza compensazione di alcune delle rotte onerate oggetto dell'interrogazione, effettuato dalla compagnia aerea Meridiana, dimostra una tesi da lui stesso sostenuta in molteplici occasioni, ossia che dovrebbe essere svolto, senza compensazione, anche il servizio su altre rotte il cui *load factor* è senz'altro più alto di quelle in esame, e che quindi garantirebbero per le compagnie aeree ritorni più elevati. Ritiene che il grave danno subito dai cittadini per i mancati collegamenti con la Sardegna sia da imputare interamente alla negligenza delle istituzioni ed esprime il timore, a suo

giudizio del tutto fondato, che a governare le scelte in questo settore non è la difesa del diritto alla mobilità dei cittadini bensì gli interessi delle compagnie aeree.

5-03991 Rostellato: Mancato rispetto delle coincidenze ferroviarie previste dall'orario cadenzato regionale veneto e conseguenti disagi per gli utenti della linea Monselice-Legnago-Mantova.

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

Gessica ROSTELLATO (Misto-AL), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta resa ed esprime apprezzamento per l'attenzione che il Governo riserva alla questione oggetto dell'interrogazione. Osserva tuttavia che la problematica in essa evidenziata continua a persistere, non essendo rispettata la coincidenza tra il treno che da Venezia arriva a Monselice e quello che parte da Monselice per raggiungere Mantova, con grave danno per l'utenza, soprattutto pendolare, che di tale treno si serve. Sottolinea che la scelta dell'orario cadenzato in Veneto era stata fatta proprio per agevolare l'utenza pendolare e incentivare l'utilizzo del mezzo ferroviario in luogo del mezzo privato, ma osserva che i continui ritardi che si registrano sulla tratta Venezia-Monselice costringono i pendolari ad ore di attesa e creano un grave pregiudizio al raggiungimento dell'obiettivo della promozione del trasporto ferroviario perseguito dalle istituzioni.

5-04002 Mazzoli: Disservizi nel collegamento ferroviario Viterbo-Roma e necessità di un generale potenziamento del trasporto ferroviario laziale.

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

Alessandro MAZZOLI (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta resa alla propria interrogazione, che evidenzia l'attenzione dedicata dal Governo alle questioni essa poste. Pur consapevole dell'importante lavoro che la regione Lazio sta svolgendo per migliorare l'efficienza del servizio ferroviario regionale e in particolare sulla tratta Viterbo Roma, ricorda che il raddoppio di tale ferrovia, pur previsto nel progetto originario, si è arrestato a Cesano, creando un *deficit* infrastrutturale che auspica venga presto sanato. Ritiene infatti che il miglioramento generale dell'efficienza del trasporto ferroviario, in particolare al servizio della capitale, debba costituire una priorità per il Governo e per tutte le istituzioni. Sottolinea, infine, che l'interrogazione faceva riferimento ad un particolare periodo nel quale, come ricordato anche dal rappresentante del Governo nella propria risposta, ci sono stati eventi meteorologici avversi che hanno generato un numero rilevante di ritardi, con picchi fino ad un'ora, rispetto ai quali nessuna informazione era stata data agli utenti, generando disagi che auspica non si ripetano in futuro.

5-04357 De Lorenzis: Conseguenze derivanti dall'esclusione dell'aeroporto « Gino Lisa » di Foggia dal novero degli scali di interesse nazionale.

Arianna SPESSOTTO (M5S) dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione De Lorenzis n. 5-04357.

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando a titolo di cofirmatario, si riserva, anche a nome del collega De Lorenzis, primo firmatario dell'interrogazione, di approfondire i contenuti della risposta e di presentare ulteriori atti di sindacato ispettivo qualora necessario.

5-04569 Spessotto: Mancata attivazione dei corsi di formazione per il conseguimento delle competenze di livello direttivo per gli ufficiali di coperta e di macchina.

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per gli elementi forniti nella risposta, che tuttavia ritiene per nulla rassicuranti rispetto alla fissazione di una data certa per l'attivazione dei corsi di formazione per il conseguimento delle competenze di livello direttivo per gli ufficiali di coperta e di macchina. Ricorda che tali corsi permetterebbero ai marittimi in questione di progredire nella carriera e sottolinea il grave pregiudizio loro arrecato dalla mancata attivazione dei corsi stessi. Fa presente che in alcuni casi, e soprattutto qualora lo consentano le condizioni economiche personali, tali corsi vengono frequentati all'estero, creando una inaccettabile disparità tra i lavoratori marittimi e auspica che l'*audit* previsto per il 26 maggio prossimo, cui il sottosegretario ha fatto riferimento nella

risposta, costituisca l'ultima tappa prima dell'attivazione di tali corsi, che era già prevista per il mese di novembre del 2014.

5-04623 De Lorenzis: Ipotesi di correlazione tra l'acquisto di treni Atr 220 da parte delle società Ferrovienord e Ferrovie Sud-Est e modalità di omologazione ai fini della messa in esercizio.

Arianna SPESSOTTO (M5S) dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione De Lorenzis n. 5-04623.

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando a titolo di cofirmatario, si riserva, anche a nome del collega De Lorenzis, primo firmatario dell'interrogazione, di approfondire i contenuti della risposta e di presentare ulteriori atti di sindacato ispettivo qualora necessario.

Ivan CATALANO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.30.

ALLEGATO 1

5-03292 Carrescia: Nomina del presidente dell'Autorità portuale di Ancona.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta al quesito posto, comunico che il MIT ha esaminato, conformemente a quanto previsto dal comma 1 dell'articolo 8 della legge n. 84 del 1994, i requisiti professionali dei nominativi pervenuti dagli enti pubblici locali specificati dal comma medesimo, tra i quali individuare il nuovo vertice dell'Autorità portuale di Ancona.

Il signor Rodolfo Giampieri, indicato tra i suddetti nominativi, è stato ritenuto in possesso dei requisiti prescritti per

poter ricoprire tale carica e, pertanto, nominato – previa intesa con la regione Marche nonché del favorevole parere di entrambi i rami del Parlamento – Presidente dell'Autorità portuale di Ancona.

La nomina, come stabilito dalla norma prima richiamata, è avvenuta con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, firmato il 23 gennaio scorso e notificato all'interessato in pari data, data dalla quale decorrerà il quadriennio del mandato.

ALLEGATO 2

5-03492 Bergamini: Attività volte al ripristino della legalità nel porto di Viareggio.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con l'atto in esame si chiarimenti sull'avvicendamento, intervenuto a settembre 2014, del Capo del compartimento marittimo e comandante del porto di Viareggio, Capitano di Fregata Marco Alberto Iacono, il quale, al compimento del periodo di comando prescritto dalle norme per l'assolvimento degli obblighi giuridici connessi al grado rivestito (almeno 1 anno solare), è stato trasferito presso altra sede di servizio (Palermo), peraltro di gradimento dello stesso Ufficiale.

Nel merito, il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto fornisce puntuali informazioni.

In data 7 luglio 2014, al fine di accertare puntualmente i termini della vicenda, lo stesso Comando generale ha disposto un'ispezione, da parte di una commissione composta da due Ufficiali superiori e presieduta da un Ufficiale ammiraglio. L'ispezione ha evidenziato numerose criticità e lacune in ordine alla organizzazione e alla direzione dei servizi di polizia marittima della Capitaneria di porto di Viareggio, soprattutto in relazione ai servizi di vigilanza e controllo condotti dal personale all'esterno della sede, alla tenuta da indossare, ai segnali distintivi da mostrare nonché alle modalità di impiego e utilizzo dei mezzi di coazione e/o difesa personale.

È stato appurato, infatti, che l'attività nel corso della quale sono maturati i fatti (contrasto al commercio ambulante abusivo), non rientrando – in base alle norme vigenti – tra quelle riconducibili alla diretta competenza, potestà e responsabilità dell'Autorità marittima, non era stata svolta in concorso e sotto il necessario coordinamento e direzione della competente Autorità di pubblica sicurezza, circostanza questa che ha esposto il personale dipendente a

rischi non accettabili (non rivestendo il personale del Corpo, come noto, lo status di agente di pubblica sicurezza).

Il Comandante generale ha quindi convocato il Capitano di Fregata Iacono: nel corso del colloquio, venivano confermate appieno le criticità rilevate dagli ispettori che hanno concorso all'assunzione della decisione di avvicendare il Comandante Iacono, a far data dal 15 settembre 2014.

Pertanto, l'anticipato avvicendamento del Capitano di Fregata Iacono, in esito all'attività ispettiva svolta, è frutto di una naturale, ponderata e attenta determinazione, assunta dal Comando generale nella pienezza delle proprie funzioni, alle quali, ovviamente, non può, né deve – né vuole – abdicare, avendo adottato quel provvedimento per il bene dell'Amministrazione, non potendo rimanere inerte dinanzi a quanto accertato, concorrendo, in caso contrario, a consolidare comportamenti frutto di disposizioni disarmoniche che avrebbero potuto nuocere al personale, al Corpo, all'utenza.

Il trasferimento dell'Ufficiale nella sede di Palermo rientra comunque nella fisiologica dinamica delle attribuzioni e avvicendamenti degli incarichi di comando degli Uffici marittimi del Corpo delle capitanerie di porto.

Tale dinamica si sviluppa anche nell'adottare decisioni che il vertice dell'organizzazione matura in ragione delle valutazioni condotte sull'operato di ogni proprio componente, investito della responsabilità dell'esercizio della funzione e del ruolo di comando.

La decisione di trasferimento ad altra sede, peraltro, poteva essere gravata dall'interessato nelle competenti sedi, amministrative e/o giurisdizionali, ma che – alla prova dei fatti – non è stata impugnata.

ALLEGATO 3

5-03970 Pili: Necessità di garantire la continuità territoriale aerea tra la regione Sardegna e le città di Verona, Torino, Bologna e Napoli**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento al quesito circa la continuità territoriale con la Sardegna relativa alle cosiddette rotte minori sarde (CT2), riferisco quanto segue.

Sulla base delle determinazioni di apposita Conferenza di servizi tra lo Stato e la regione Sardegna, con decreto ministeriale del 14 marzo 2014, n. 83, sono stati imposti nuovi oneri di servizio pubblico sulle rotte Alghero-Bologna, Alghero-Torino, Cagliari-Bologna, Cagliari-Napoli, Cagliari-Torino, Cagliari-Verona, Olbia-Bologna, Olbia-Verona.

Nel successivo mese di aprile 2014, a seguito dell'insediamento di un nuovo esecutivo regionale, la regione Sardegna, cui – rammento – sono state trasferite le funzioni sulla continuità territoriale ai sensi dell'articolo 1, comma 837, della legge n. 296/2006, ha espressamente richiesto di non procedere agli adempimenti formali per l'applicazione del nuovo regime onerato. In particolare, la stessa regione, al fine di « verificare l'esigenza di modificare o integrare il sistema di continuità territoriale minore CT2 », ha manifestato la volontà di non voler procedere alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea dell'informativa sui nuovi oneri imposti, nonché alla gara per l'assegnazione delle rotte in esclusiva e dietro compensazione finanziaria.

Pertanto, il MIT non ha potuto attivare le iniziative di propria competenza perché in attesa della valutazione della regione in merito; il 6 ottobre 2014, la medesima regione comunicava la volontà di continuare il precedente regime onerato di cui al decreto ministeriale n. 36/2005, nelle more dell'elaborazione di nuovi oneri di servizio pubblico per la CT2 meglio rispondenti alle esigenze di continuità aerea.

Quindi il decreto ministeriale n. 435 del 22 ottobre 2014 – richiamato dall'Onorevole Interrogante – nel disporre la cessazione degli effetti del citato decreto ministeriale n. 83, non ha fatto altro che mantenere in vita le previsioni del predetto decreto ministeriale d'imposizione degli oneri, in armonia con quanto espresso dalla regione e proprio al fine di garantire la continuità territoriale tra la Sardegna e Verona, Torino, Bologna e Napoli.

Attualmente i collegamenti Cagliari-Bologna, Cagliari-Torino, Cagliari-Verona, Cagliari-Napoli, Olbia-Bologna e Olbia-Verona risultano eserciti dal vettore Meridiana Fly senza compensazione finanziaria in base all'imposizione di oneri di servizio pubblico di cui al citato decreto ministeriale n. 36/2005, come modificato dal successivo decreto ministeriale n. 468/2013.

ALLEGATO 4

5-03991 Rostellato: Mancato rispetto delle coincidenze ferroviarie previste dall'orario cadenzato regionale veneto e conseguenti disagi per gli utenti della linea Monselice-Legnago-Mantova.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto concerne i servizi ferroviari regionali, ritengo opportuno ricordare che, oramai da molti anni, ai sensi del decreto legislativo n. 422 del 1997, la programmazione dei servizi regionali rientra nelle competenze delle singole regioni, 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 dalla regioni stesse, nonché i relativi *standard* qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

Tuttavia, Ferrovie dello Stato Italiane informa che, già con l'orario del 2014, la regione Veneto – nell'ambito quindi delle proprie competenze – ha dato corso a un progetto di riorganizzazione complessiva del servizio ferroviario regionale sull'intero territorio che, adottando un'offerta di tipo cadenzato, ha previsto in estrema sintesi:

un sistema cadenzato di treni regionali veloci che collegano i capoluoghi di provincia e i centri maggiori;

un sistema cadenzato di treni regionali che servono tutte le stazioni/fermate;

un incremento del numero dei treni e, conseguentemente, dei posti offerti;

l'utilizzo di materiale rotabile dedicato per ogni singola linea/relazione.

In particolare, sulla direttrice Mantova-Legnago-Monselice-Padova/Venezia (e vi-

ceversa) in un giorno feriale medio circolano 26 treni (13 coppie), così distribuiti:

in fascia mattutina, sono attestate nella stazione di Padova due coppie di treni regionali da/per Legnago; una ulteriore coppia di collegamenti regionali effettua il servizio tra Mantova e Venezia Mestre e viceversa (uno al mattino da Mantova e l'altro al pomeriggio da Mestre);

i rimanenti servizi della relazione in argomento sono limitati alla stazione di Monselice (con partenze/arrivi da/per Legnago o Mantova), da dove è possibile proseguire il viaggio attraverso interscambio con i regionali veloci da/per la stazione di Bologna.

Relativamente alla qualità del servizio regionale sulla medesima linea, sempre FS evidenzia che la puntualità dei treni giunti a destinazione entro 5 minuti dall'orario di arrivo previsto, per l'intero 2014, si è attestata quasi al 95 per cento, con un rilevante incremento rispetto al dato 2013.

Per il servizio offerto in base all'orario 2014, confermato anche per il 2015, il materiale rotabile impiegato sulla linea Mantova-Monselice è costituito, per il 95 per cento dei collegamenti programmati, dai nuovi treni del tipo STAEDLER - Flirt ETR 343 di ultima generazione che offrono 206 posti a sedere ciascuno.

Per quanto riguarda, poi, le soluzioni di viaggio pomeridiane che prevedono l'utilizzo dei Regionali Veloci in partenza da Venezia/Padova con interscambio a Monselice – premesso che ogni eventuale mo-

difica/integrazione all'organizzazione del servizio ferroviario rientra nella competenza della regione Veneto – FS sta verificando la fattibilità tecnica di una rivisitazione delle tracce dei treni in partenza da Monselice.

Aggiungo, infine, che i servizi ferroviari in parola rientrano in 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 – e che tale processo costituisce 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 5

5-04002 Mazzoli: Disservizi nel collegamento ferroviario Viterbo-Roma e necessità di un generale potenziamento del trasporto ferroviario laziale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta ai quesiti posti dagli onorevoli interroganti, tornando a premettere che, in base a quanto stabilito dal decreto legislativo n. 422/1997, la programmazione dei servizi regionali, i quali assicurano principalmente la mobilità della clientela pendolare, è di competenza regionale.

In effetti, i rapporti delle singole regioni con Trenitalia sono disciplinati da Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono stabiliti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare sulla base delle risorse economiche rese disponibili da ciascuna regione per il trasporto ferroviario nel proprio territorio, nonché i relativi *standard* qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

Per quanto concerne la situazione del servizio ferroviario della linea FL3 Roma-Viterbo, Ferrovie dello Stato Italiane rileva quanto segue:

la linea FL3 ha un'estensione complessiva di circa 90 km totali, di cui circa due terzi (da Cesano a Viterbo Porta Fiorentina) a semplice binario, e un terzo, da Cesano a Roma Ostiense, a doppio binario;

sulla base delle indicazioni della regione Lazio, sulla linea FL3 l'offerta è stata organizzata in modo da contemporaneamente soddisfare l'esigenza dei pendolari di Viterbo e dei comuni dell'*hinterland* di poter disporre di collegamenti più veloci, con quella di una maggiore capacità e frequenza dei treni, espressa dai pendolari dell'area metropolitana (circa il 90 per

cento dei 70.000 viaggiatori abituali giornalieri della linea);

tale struttura d'offerta, attuata a partire da marzo 2013, ha previsto una media, nei giorni feriali, di 148 treni al giorno (per 125 mila posti offerti totali/giorno), dei quali 110 in area metropolitana e 38 da Roma a Viterbo e viceversa (di cui 17 treni regionali veloci), con un incremento apprezzabile del numero dei collegamenti giornalieri (+13 treni/giorno);

il materiale rotabile utilizzato sulla ferrovia Roma-Viterbo è costituito prevalentemente (142 treni) da convogli TAF e Vivalto (utilizzati per il trasporto pendolare su tutta la rete nazionale), ai quali si aggiunge una piccola quota di treni (6) composti con carrozze a piano ribassato che, comunque, saranno sostituiti con TAF e Vivalto a partire dal prossimo mese di aprile;

peraltro, sono in corso le consegne di nuovo materiale rotabile oggetto di uno specifico piano di rinnovo dedicato al Lazio, per il quale Trenitalia è impegnata con un investimento economico di 231 milioni di euro e ai quali si aggiungono 35 milioni stanziati dalla regione Lazio; nell'ambito delle prossime consegne, d'intesa con la regione, una particolare attenzione sarà dedicata al materiale destinato ai collegamenti Viterbo/Roma;

i 64 milioni di euro richiamati nell'atto parlamentare in esame fanno parte, invece, del piano di investimenti in materiale rotabile che la regione Lazio ha preannunciato per i prossimi 6 anni (2015-2020);

in merito all'indice di puntualità dei servizi regionali sulla linea, per l'anno 2014 il 90 per cento dei treni è giunto a destinazione in orario o, comunque, entro i 5 minuti dall'orario programmato (escludendo le cause non dipendenti da Trenitalia); questo dato conferma il *trend* di miglioramento già avviato a partire dal 2013.

Per quanto concerne l'indice di affidabilità della linea (dato dal rapporto tra i treni circolati e i treni programmati al netto delle cause esterne), nel 2014 è risultato essere del 99 per cento.

Ciò detto, va tuttavia considerato che, nel periodo tra ottobre e novembre 2014 cui fanno riferimento gli onorevoli interroganti, si sono verificati particolari eventi

di forza maggiore, legati al maltempo e ad altri fattori esterni; detti eventi, che hanno determinato situazioni di criticità con conseguenti ripercussioni sul regolare andamento del servizio ferroviario, non sono quindi imputabili a Trenitalia.

Relativamente, infine, alla qualità del servizio, FS fa presente che tutto il materiale rotabile impiegato da Trenitalia nei servizi di trasporto sull'intero territorio nazionale viene regolarmente sottoposto ad operazioni di manutenzione programmata secondo piani manutentivi che ciclicamente si ripetono, in base alla percorrenza chilometrica e/o alla scadenza temporale prevista, con varie fasi di controllo, verifiche e interventi effettuati a livelli differenti, che ne determinano il ciclo di utilizzo.

ALLEGATO 6

5-04357 De Lorenzis: Conseguenze derivanti dall'esclusione dell'aeroporto «Gino Lisa» di Foggia dal novero degli scali di interesse nazionale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo ai quesiti sulla valorizzazione dello scalo aereo Gino Lisa di Foggia facendo presente che:

il processo di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 698 del codice della Navigazione, ha visto una proposta iniziale del MIT, contenuta nell'Atto di pianificazione della rete aeroportuale nazionale e delle azioni di razionalizzazione ed efficientamento del settore e dei relativi servizi adottato il 25 settembre 2014;

in tale proposta, è previsto che gli aeroporti di interesse nazionale sono considerati tali purché realizzino due condizioni consistenti, sostanzialmente, nella specializzazione dello scalo funzionale al sistema di bacino in cui lo stesso risulta inserito e nel raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale. Tali condizioni non sono richieste per gli aeroporti di particolare rilevanza strategica e per quelli che garantiscono la continuità territoriale.

Al predetto Atto di pianificazione è conseguita una prima delibera nel Consiglio dei Ministri del 30 settembre 2014, di approvazione dello schema di decreto del Presidente della Repubblica che ha accolto le linee guida dell'Atto stesso.

Su tale schema di dPR, il 19 febbraio scorso, è stata acquisita l'intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni, per poter procedere, sentita l'Agenzia del demanio e previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, all'emanazione del de-

finitivo decreto del Presidente della Repubblica che individuerà, in base alla suddetta norma del Codice della Navigazione, gli aeroporti di interesse nazionale.

Nel corso del confronto con la predetta Conferenza, è emersa l'esigenza condivisa di prevedere nello schema di dPR una norma transitoria che sancisca, in sede di prima applicazione del medesimo decreto, che i gestori degli aeroporti allo stato non inseriti tra gli scali di interesse nazionale possono presentare, entro e non oltre un anno dalla data di entrata in vigore dello stesso decreto, la documentazione dimostrativa del possesso delle condizioni per il riconoscimento dell'interesse nazionale. Quest'ultima previsione potrà essere utilizzata dagli aeroporti, compreso quello di Foggia, che ad oggi non risultano inseriti nell'elenco degli scali di interesse nazionale.

Quanto ai servizi di assistenza alla navigazione aerea, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) informa di quanto segue.

La definizione degli orari di servizio sugli aeroporti a basso traffico è avvenuta tenendo conto delle conseguenti ricadute tariffarie. Pertanto, in una logica intesa a perseguire una politica di contenimento dei costi e quindi delle tariffe, sia ENAC che ENAV (Ente Nazionale di Assistenza al Volo) hanno condiviso attraverso il confronto con i gestori aeroportuali – una ipotesi di razionalizzazione dei servizi di assistenza al volo presso taluni aeroporti nazionali che sviluppano minori livelli di

traffico, da cui possa derivare un beneficio tariffario per l'assetto complessivo del settore del trasporto aereo.

L'ipotesi discende da un'analisi che ha riguardato 21 aeroporti a basso traffico, ovvero al di sotto dei 700.000 pax/anno, prendendo in esame la distribuzione dei voli nell'arco della giornata e differenziandoli per le condizioni stagionali, così da configurare un quadro temporale di erogazione dei servizi confacente all'orario di effettivo svolgimento del traffico e a cui riferire un impianto delle turnazioni del personale improntato alla razionalizzazione nell'uso delle risorse umane.

In linea di principio, la definizione degli orari non ha carattere rigido, ma è possibile prevedere dei margini di adattabilità dell'orario base, sempreché vi siano delle condizioni – sotto il profilo costi-

benefici – atte a giustificarle in termini di traffico servito, prescindendo quindi da esigenze di tipo puntuale (volo singolo).

Nel caso dell'aeroporto di Foggia, la determinazione dell'orario invernale è stata formalizzata dall'ENAC in 8 ore giornaliere, ad eccezione del lunedì e venerdì in cui l'orario è esteso a 12 ore secondo l'Accordo di Programma tra ENAV, MIT e MEF.

L'estensione fino alle ore 24,00 del servizio di assistenza al volo per un solo collegamento determinerebbe – considerata l'introduzione di altre turnazioni e qualora il costo non fosse assorbito a livello locale ovvero a carico del gestore – ricadute economiche sulle tariffe per l'intero sistema trasporto aereo, compresi gli altri scali nazionali.

ALLEGATO 7

5-04569 Spessotto: Mancata attivazione dei corsi di formazione per il conseguimento delle competenze di livello direttivo per gli ufficiali di coperta e di macchina.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito alla problematica evidenziata dagli Onorevoli Interroganti, sono state acquisite informazioni presso il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, il quale riferisce quanto segue.

I corsi di formazione per il conseguimento delle competenze di livello direttivo per gli ufficiali di coperta e di macchina sono stati disciplinati con il decreto dirigenziale 4 dicembre 2013, il cui articolo 2 prevede, tra l'altro, la possibilità di tenere gli stessi in favore degli Istituti ed Enti già in possesso dell'autorizzazione del modulo di allineamento di cui al decreto ministeriale 30 novembre 2007.

Con circolare n. 7 in data 19 agosto 2014, lo stesso Comando generale ha chiarito che gli Enti in discorso possono erogare detti corsi di formazione senza particolari formalità da parte della scuola interessata, ad eccezione di una comunicazione scritta al medesimo Organo centrale.

Al riguardo, il Comando generale informa che, ad oggi, sono pervenute quattordici comunicazioni che manifestano l'interesse di altrettanti Istituti ed Enti aventi titolo ad erogare i corsi di formazione, a seguito delle quali questi ultimi

hanno altresì avviato le conseguenti procedure per l'implementazione della relativa didattica.

Per quanto attiene, poi, alle possibili soluzioni richieste, da intraprendersi miratamente «al fine di evitare l'eccessivo procrastinarsi dei tempi di permanenza a terra per il personale marittimo», si ritiene doveroso segnalare che il rilascio di eventuali deroghe parrebbe creare un *vulnus* nella formazione del personale marittimo destinato ad assumere incarichi manageriali, dal momento che proprio l'entrata in vigore del predetto decreto dirigenziale ha consentito la chiusura della procedura di infrazione n. 2210/2012 (Carenze di addestramento e abilitazione della gente di mare – formazione per rilascio dei brevetti) aperta dalla Commissione europea nei confronti dell'Italia in quanto ritenuta, nel periodo antecedente all'emanazione di detto provvedimento, carente nell'attività di formazione degli ufficiali di coperta e di macchina della marineria nazionale.

Per completezza d'informazione, segnalo che la Commissione europea ha programmato un *audit* dal 26 maggio al 5 giugno prossimi per la verifica dell'attuazione delle norme in materia.

ALLEGATO 8

5-04623 De Lorenzis: Ipotesi di correlazione tra l'acquisto di treni Atr 220 da parte delle società Ferrovienord e Ferrovie Sud-Est e modalità di omologazione ai fini della messa in esercizio.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo premettendo che Ferrovie del Sud Est (FSE) esercisce i servizi di trasporto pubblico di competenza regionale ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo n. 422/97 e che la proprietà della stessa società, in attuazione dell'Accordo di Programma stipulato dallo Stato con la regione Puglia in applicazione del citato articolo 8, doveva essere trasferita all'Ente regionale che ne ha rifiutato più volte l'acquisizione.

In tale contesto, le risorse economiche destinate alla copertura finanziaria dell'acquisto in esame sono state a carico dell'Amministrazione regionale.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è, invece, competente per ciò che attiene alla sicurezza, ai sensi del DPR 753/80, sia in fase di approvazione del progetto che per la successiva immissione in servizio dei rotabili *de quibus*.

Tanto premesso, si comunicano le informazioni assunte direttamente dall'USTIF (Ufficio speciale trasporti a impianti fissi) per la Puglia.

Il treno di costruzione polacca PESA ATR 220 è stato acquistato da FSE attingendo alle risorse economiche messe a disposizione dalla regione Puglia, al prezzo di euro 3.470.000 ciascuno, per un totale di 27 esemplari: la fornitura originaria di 13 treni è stata estesa (fruendo delle opzioni contrattuali) di altri 10 vettori, e successivamente di ulteriori 4 unità.

Durante la costruzione dei convogli, a seguito della distruzione di una automotrice delle Ferrovie Nord Milano per un incidente ad un passaggio a livello, due treni della fornitura FSE (secondo l'andamento della commessa gli esemplari 20 e 21 dei 27 totali) sono stati – con contratto a parte – volturati alle Ferrovie Nord Milano,

conseguentemente sono stati realizzati due ulteriori esemplari di rimpiazzo per le FSE.

Pertanto, la commessa è stata per un totale di 29 elementi, di cui 27 alle FSE e 2 alle FNM; i 27 treni che costituiscono la fornitura completa per FSE sono ad oggi tutti regolarmente circolanti sulla rete ferroviaria pugliese.

Il prezzo pagato dalle Ferrovie Nord Milano per i due esemplari (nell'ordine di euro 4.000.000) è congruente con quello delle FSE, in quanto i treni FNM sono dotati anche dell'apparato S.C.M.T. (del valore di circa euro 500.000) per consentirne l'interoperabilità su tutta la rete lombarda, compresa quella R.F.I. che richiede espressamente la presenza del dispositivo, viceversa non necessario per gli esemplari FSE, che ne sono quindi privi.

Per cui euro 3.470.000 più circa euro 500.000, con un totale di circa euro 4.000.000 a unità.

Dopo circa sei anni di servizio, i riscontri sulla flotta FSE per quanto concerne l'affidabilità e il gradimento della clientela risultano soddisfacenti.

Segnalo infine che il progetto di tali rotabili fu approvato – previo parere favorevole dell'USTIF di Bari e della Commissione Interministeriale *ex lege* n. 1221/52, e N.O.T. Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – dalla stessa regione Puglia con determinazione n. 448 del 2 dicembre 2008; il primo esemplare entrato in circolazione all'inizio del 2009 fu immesso in servizio espletando la prevista procedura, così a seguire per tutti gli altri 26 convogli.

Per quanto riguarda, poi, l'autorizzazione alla circolazione dei treni sulle reti locali è necessaria la sola autorizzazione ministeriale, regolarmente acquisita.