

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	188
INTERROGAZIONI:	
5-02841 De Lorenzis: Interventi infrastrutturali finalizzati al riassetto del cosiddetto « nodo di Bari »	188
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	192
5-04277 Gallinella: Problematiche tecniche e inefficienze gestionali nel servizio ferroviario nella tratta Perugia-Orte-Roma	189
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	195
5-04281 Impegno: Modalità di prosecuzione dei lavori di completamento della tratta ferroviaria Aversa Centro – Capodichino/Di Vittorio	189
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	197
5-04759 Tino Iannuzzi: Ritardi nella sottoscrizione del decreto interministeriale recante la concessione della gestione totale dell'Aeroporto di Salerno Pontecagnano	190
ALLEGATO 4 (Testo della risposta)	201
5-04928 Zanin: Danni per le imprese del settore agroalimentare conseguenti al divieto di trasporto di merce altrui con i propri mezzi	191
ALLEGATO 5 (Testo della risposta)	204
5-05044 Ottobre: Esclusione di accessori e attrezzature di bordo ai fini del calcolo della massa limite degli autocarri	191
ALLEGATO 6 (Testo della risposta)	205

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.30 alle 14.50.

INTERROGAZIONI

Giovedì 9 aprile 2015. — 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 15.

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.

5-02841 De Lorenzis: Interventi infrastrutturali finalizzati al riassetto del cosiddetto « nodo di Bari ».

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

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la puntuale e precisa risposta, che tuttavia non fuga alcune preoccupazioni riguardo all'intervento previsto per il nodo di Bari, relativamente al versante nord. Osserva che entrambi gli interventi, quello relativo al versante nord di Bari nord e quello relativo al versante sud, sono inseriti nella legge obiettivo e, nel ricordare le recenti dichiarazioni del Ministro Delrio riguardo alla necessità di ridurre drasticamente il numero degli interventi in essa presenti, esprime preoccupazione riguardo agli interventi del nodo Bari nord, che non sono stati ancora avviati e che potrebbero rischiare di essere eliminati dall'elenco delle opere previste dalla citata legge. Invita quindi il Governo ad avviare il più tempestivamente possibile la realizzazione di tali interventi, ricordando che si pongono al servizio di un'area ad altissima densità abitativa, che vede la presenza di un importante aeroporto, anche al fine di sollevare la viabilità stradale dalla ingente mole di traffico che la caratterizza.

5-04277 Gallinella: Problematiche tecniche e inefficienze gestionali nel servizio ferroviario nella tratta Perugia-Orte-Roma.

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

Filippo GALLINELLA (M5S), replicando, ringrazia il sottosegretario per aver chiarito alcuni aspetti della vicenda oggetto della propria interrogazione, che era stata presentata in relazione alla protesta sollevata dai pendolari per la soppressione della fermata di Orte da parte di alcuni treni regionali veloci. Nel preannunciare che verificherà quanto riportato nella risposta riguardo alla adeguatezza della lunghezza dei marciapiedi delle stazioni della tratta Orte – Roma, osserva che l'aggiunta di un'ulteriore carrozza, finalizzata ad evitare il sovraffollamento dei treni, pone problemi in ordine alla velocità dei convogli, soprattutto nei

tratti di salita e discesa del percorso, alcuni dei quali registrano una pendenza severa. Ritiene, in conclusione, che il problema del trasporto ferroviario umbro debba essere affrontato in modo più sistematico, avendo riguardo, oltre che all'efficienza del servizio, anche alla dotazione infrastrutturale e che debba essere posta una soluzione tempestiva ai problemi di trasporto dell'utenza pendolare, dal momento che la decisione di aggiungere una ulteriore carrozza è stata superata in ragione delle problematiche sopra evidenziate.

5-04281 Impegno: Modalità di prosecuzione dei lavori di completamento della tratta ferroviaria Aversa Centro – Capodichino/Di Vittorio.

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

Leonardo IMPEGNO (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per l'articolata ricostruzione dei fatti riportata nella risposta, ribadisce anche a nome della collega cofirmataria Carloni, l'importanza della richiesta, posta dell'atto di sindacato ispettivo, di procedere alla realizzazione della tratta Aversa centro – Capodichino/Di Vittorio, volta a rendere completa ed efficiente la linea 1 della metropolitana di Napoli. Osserva, infatti, che la realizzazione di tale tratta consentirebbe alla metropolitana di Napoli di servire un territorio ad altissima densità abitativa e stigmatizza, riguardo a questa vicenda come ad altre aventi ad oggetto altre opere pubbliche di grande rilievo per la Campania, le scelte inappropriate e le carenze della regione Campania, che hanno portato al blocco di numerosi cantieri e all'apertura di un contenzioso di proporzioni assai rilevanti. Invita, quindi, il Governo a sollecitare la regione affinché renda i chiarimenti che sono stati richiesti al momento dell'approfondimento dell'iter approvativo del progetto, a procedere all'apertura tempestiva delle opere già realizzate e ad attivarsi per il completamento

della stazione di Melito. Infine, esprime forti preoccupazioni per il rischio di un definanziamento dell'opera, anche in ragione della richiesta, avanzata dalla regione Campania, di trasferirne l'onere dai Fondi strutturali relativi al periodo 2007-2013 ai Fondi strutturali relativi agli anni 2014-2020. Invita in conclusione il rappresentante del Governo a tenere informato il Parlamento riguardo alle risposte e ai chiarimenti che dovessero pervenire dalla regione Campania e riguardo ai tempi di completamento dell'opera di cui all'atto di sindacato ispettivo.

5-04759 Tino Iannuzzi: Ritardi nella sottoscrizione del decreto interministeriale recante la concessione della gestione totale dell'Aeroporto di Salerno Pontecagnano.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*). Precisa inoltre che è stato formato ed è in via di registrazione presso la Corte dei conti il decreto di attuazione di cui all'articolo 3 del decreto-legge 133 del 2014, recante il finanziamento di 40 milioni di euro dell'aeroporto di Salerno Pontecagnano.

Tino IANNUZZI (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per aver riportato la risposta del Ministero dell'economia, della quale, tuttavia, anche a nome del collega cofirmatario Bonavitacola, si dichiara insoddisfatto. Innanzitutto ricorda come a favore della concessione totale in capo alla Società di gestione « Aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi SpA » si siano già pronunciati, e con adeguata motivazione, sia l'ENAC sia il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In ordine al profilo temporale del 31 dicembre 2012, indicato dal Ministero dell'economia e delle finanze quale termine finale per l'affidamento della concessione totale, rileva che la società di gestione dell'Aeroporto di Salerno – Pontecagnano fin dall'anno 2000 ha avanzato regolare istanza di affidamento nei termini di legge. Osserva quindi che il termine del

31 dicembre 2012, richiamato nella risposta, non ha alcun valore preclusivo nei confronti di istanze prodotte anteriormente, come nel caso oggetto dell'interrogazione, ed il cui procedimento di esame si è incredibilmente dilungato, unicamente per cause riferibili ai competenti organi ministeriali e i cui effetti non possono ricadere negativamente sulla istante società. Esprime sorpresa per il richiamo, che non condivide, ai limiti per la Camera di Commercio di procedere ad operazioni di ricapitalizzazione, dal momento che ogni istituto camerale, nell'ambito della propria autonomia gestionale, agisce e decide l'impiego delle proprie risorse e gli investimenti da sostenere, come quelli in oggetto, che reputa assai rilevanti per il territorio salernitano. Giudica malposta l'obiezione riguardante la non opportunità della partecipazione di enti pubblici in società ritenute non indispensabili per il perseguimento delle finalità istituzionali. Ritiene, invero, che si confonda la fase transitoria e propedeutica alle scelte di gestione finale, che attualmente è in corso, con l'assetto proprietario definitivo ed a regime della società. Sottolinea, infatti, come è ben noto, che la società di gestione « Aeroporto di Salerno-Costa di Amalfi SpA » persegue l'obiettivo della privatizzazione ed ha a tal fine espletato diverse procedure, con esito infruttuoso, anche in ragione della mancata titolarità di una concessione totale di gestione dello scalo aeroportuale. Evidenzia pertanto che il rilascio della concessione, che anche in questa sede sollecita nuovamente e con forza, è finalizzato ad accelerare ed a rendere possibile la privatizzazione, incentivando *partner* qualificati di settore a rilevare quote della medesima società. Per quanto attiene, infine, ai rilievi relativi al piano industriale, ai volumi di traffico preventivati ed agli investimenti in programma, non condivide l'impostazione negativa ed ingiustificata del Ministero dell'economia e finanze, che dovrebbe a suo giudizio farsi carico – in una leale collaborazione istituzionale e in un pieno confronto di merito con la società di gestione istante – di approfondire e chiarire direttamente ogni questione, al fine di individuare le soluzioni più idonee e con-

sentire così, dopo tanti ritardi, la positiva conclusione del procedimento di rilascio della concessione di gestione totale per la durata di venti anni dell'Aeroporto Salerno – Pontecagnano – Costa di Amalfi. Ribadisce, come anche ricordato nella risposta che il finanziamento di 40 milioni di euro per l'aeroporto è stato disposto dall'articolo 3 del decreto-legge n. 133 del 2014 e, quindi, ritiene incomprensibili le considerazioni riportate al riguardo nella risposta stessa. Ritiene che ogni altro dato contestato dal Ministero, a suo giudizio riportato in maniera generica ed apodittica, andrebbe, invece, doverosamente e finalmente vagliato e ponderato in un dialogo diretto fra Ministero interrogato e società di gestione, evitando così nuovi e gravi rinvii e dannosissimi ritardi, che ricadono pesantemente sulle comunità interessate. Preannuncia, in conclusione, che, insieme al collega Bonavitacola, continuerà ad adoperarsi per la soluzione positiva e rapida della vicenda oggetto dell'atto ispettivo.

5-04928 Zanin: Danni per le imprese del settore agroalimentare conseguenti al divieto di trasporto di merce altrui con i propri mezzi.

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

Giorgio ZANIN (PD), replicando, rileva che la risposta resa dal sottosegretario mostra da parte del Governo un orientamento favorevole rispetto alla questione sollevata con la propria interrogazione e un'attenzione alle esigenze delle imprese dell'agroalimentare che stipulano contratti di rete. Auspica quindi che si individuino soluzioni idonee a favorire l'aggregazione delle imprese mediante questo strumento, tenendo conto in particolare delle attività imprenditoriali che sono esercitate in territori svantaggiati sotto il profilo geografico, per le quali i costi di trasporto incidono in misura rilevante. Ritiene dunque che il proprio atto di sindacato ispettivo possa svolgere un'utile funzione di

stimolo per un'azione del Governo nel senso indicato e si riserva, se necessario, di intervenire di nuovo sulla questione.

5-05044 Ottobre: Esclusione di accessori e attrezzature di bordo ai fini del calcolo della massa limite degli autocarri.

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

Mauro OTTOBRE (Misto-Min.Ling.), replicando, esprime forti perplessità sugli argomenti addotti nella risposta del rappresentante del Governo, di cui si dichiara insoddisfatto. Ritiene che il problema evidenziato nella propria interrogazione, relativo alle più opportune modalità di calcolo della massa limite per gli autocarri, dovrebbe essere affrontato con ragionevolezza e buonsenso. Anche rispetto a tale questione si dimostra come normative eccessivamente dettagliate e vincolanti mettano in gravissime difficoltà gli imprenditori e di fatto li costringano a rinunciare alla propria attività. Richiama in proposito quanto è accaduto per il trasporto di merci su gomma, che ha portato al trasferimento all'estero di attività imprenditoriali valutabili complessivamente in non meno di dieci miliardi di euro. Evidenzia che soltanto se si permette agli imprenditori di svolgere la propria attività, si potranno creare lavoro e ricchezza nel Paese, tra l'altro producendo effetti positivi anche per la finanza pubblica. Ribadisce che la normativa nazionale ed europea è invece spesso definita in modo da ostacolare e impedire l'attività delle imprese italiane e, sotto questo profilo, lamenta la scarsissima influenza che l'Italia, a differenza di altri Paesi, come la Germania, esercita nell'ambito dell'Unione europea.

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

La seduta termina alle 16.

ALLEGATO 1

5-02841 De Lorenzis: Interventi infrastrutturali finalizzati al riassetto del cosiddetto « nodo di Bari ».**TESTO DELLA RISPOSTA**

Riguardo il riassetto del nodo ferroviario di Bari, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ha fornito le seguenti informazioni.

La progettazione dell'intervento complessivo costituisce il punto di arrivo di un lungo e complesso processo di analisi e confronto tra gli Enti istituzionali competenti (Regione Puglia, Comune di Bari e comuni limitrofi) e RFI, per ricercare la soluzione ottimale e soprattutto condivisa.

Come è noto, in data 21 dicembre 2005 il MIT, la Regione Puglia, il Comune di Bari e RFI hanno siglato un Protocollo di intesa per il riassetto del nodo di Bari « finalizzato alla individuazione delle più efficaci soluzioni trasportistiche che rispondano alle esigenze di razionalizzazione e di riorganizzazione del trasporto ferroviario nel nodo di Bari, nonché anche alle esigenze di riqualificazione urbana e di sviluppo economico del territorio ».

Gli obiettivi da perseguire con l'intero progetto « Bari nord e Bari sud » si individuano:

nella riduzione delle interferenze tra le linee ferroviarie e il territorio comunale;

nella realizzazione di un sistema di trasporto integrato, intermodale e intramodale ad elevata frequenza;

nell'aumento della qualità dei servizi di trasporto offerti con riduzione dei tempi di percorrenza e nell'ampliamento dei punti di accesso alla modalità ferroviaria;

nel recupero, riqualificazione e valorizzazione delle aree ferroviarie dismesse e da dismettere;

nell'abbattimento dei livelli di inquinamento acustico e atmosferico nelle aree della città di Bari.

Allo scopo di acquisire ulteriori elementi in grado di supportare e confermare le scelte operate, l'Assessorato ai trasporti della Regione Puglia ha elaborato uno studio di fattibilità, consegnato a RFI nel luglio 2007.

RFI ha quindi elaborato e inviato al MIT lo studio preliminare, e sulla base del predetto studio di fattibilità ha poi avviato e sviluppato la progettazione preliminare.

Il progetto preliminare ha recepito le indicazioni fornite dagli Enti locali nell'ambito dei tavoli tecnici e, al fine di consolidare la soluzione progettuale definitiva, nel febbraio 2009 il progetto è stato sottoposto all'esame di una Conferenza di Servizi Preliminare, indetta dalla Regione Puglia ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge n. 241/1990, e quindi approvato, con prescrizioni, con verbale del 25 maggio 2009.

Il progetto preliminare per il nodo di Bari, ossia Bari Nord (interramento tratta S. Spirito - Palese) e Bari Sud (variante Bari Centrale - Bari Torre a Mare), compreso tra quelli relativi alle opere strategiche di cui alla Legge Obiettivo con un costo complessivo valutato in 1.024 milioni di euro, è stato quindi trasmesso da RFI ai competenti uffici del MIT nel dicembre 2009. Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE il 26 ottobre 2012.

Il progetto di riassetto del nodo di Bari nasce dall'esigenza di individuare nuove soluzioni in grado di affrontare le criticità derivanti dall'interferenza tra linee fer-

roviarie in esercizio e il sistema relazionale cittadino. Gli interventi in progetto, oltre a migliorare lo stato infrastrutturale ferroviario, costituiscono anche uno strumento di attuazione delle politiche urbanistiche e di tutela del territorio.

Stante lo stretto legame fra tessuto urbano e ferrovia, è stato necessario armonizzare le scelte progettuali per il complessivo intervento, quali:

riorganizzare e razionalizzare il sistema di trasporto nell'area metropolitana di Bari, attivando il più possibile lo scambio modale gomma-ferro;

seguire l'evoluzione urbana della città, prendendo in considerazione le opzioni programmatiche e di sviluppo previste localmente;

rendere compatibili i « piani del ferro » delle diverse aziende ferroviarie operanti sul territorio nei punti di confluenza (o terminali) delle linee, così da creare le premesse per un utilizzo ottimale delle infrastrutture ed un migliore servizio all'utenza;

rendere possibili iniziative di riqualificazione urbanistica, nelle aree ferroviarie liberate a seguito delle varianti di tracciato/interramento.

Il costo a vita intera (CVI) del progetto, ad esito del progetto preliminare, è stato valutato in 1.024 milioni di euro; nello specifico, il costo della tratta a nord è stato valutato in 633 milioni di euro e quello della tratta a sud in 391 milioni di euro.

In particolare, gli uffici del MIT, cui era stato inviato lo Studio Preliminare con la richiesta di « espressione di conferma », ad ottobre 2009 hanno rappresentato la conferma in relazione alla tratta sud, manifestando però la necessità di rivedere la soluzione progettuale dell'interramento, alla luce delle difficoltà realizzative dovute alla presenza di un territorio a forte densità edilizia.

In considerazione delle risorse finanziarie disponibili, che assicuravano la copertura del CVI della tratta Sud, si è

potuto proseguire prioritariamente nelle fasi progettuali e realizzative della tratta Bari Centrale-Bari Torre a Mare, i cui obiettivi sono coerenti con quelli dell'intero progetto.

Il nodo di Bari, nella sua intera estensione, rappresenta il terminale a sud-est dell'itinerario Napoli-Bari e pertanto anche l'intervento Bari sud ricade a tutti gli effetti nel citato itinerario.

Nessuna disparità di trattamento può essere ipotizzata, ma solo l'opportunità di utilizzare pienamente le risorse disponibili per interventi i cui obiettivi sono pienamente coerenti con quelli dell'intero progetto e condivisi con il territorio, finalizzati alla rimozione di criticità che interessano tanto la parte urbana a nord che la parte a sud.

Le risorse per la realizzazione del progetto Bari sud, variante Bari Centrale-Bari Torre a Mare, sono disponibili nell'ambito del Contratto di Programma 2012-2016 per quanto attiene la quota a carico dello Stato (288 milioni di euro), e la restante parte è disponibile nell'ambito del Piano di Azione e Coesione (100 milioni di euro) e del PON 2000-2006 (3 milioni di euro).

Per quanto riguarda lo stato di attuazione, segnalo che il progetto definitivo è stato approvato dal CIPE nella seduta del 28 gennaio 2015; si è in attesa della emissione e pubblicazione della relativa delibera sulla G.U., nonché della registrazione da parte della Corte dei conti.

Nel contempo RFI, il 27 febbraio scorso, ha pubblicato l'avviso di gara inerente la procedura aperta per l'affidamento della progettazione e realizzazione della variante di tracciato della linea ferroviaria Bari Centrale-Bari Torre a mare, dopo aver precedentemente pubblicato, il 30 dicembre 2014, il relativo Avviso di pre-informazione.

Inoltre, il 30 marzo scorso è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento tramite « Accordo Quadro » delle così dette « opere anticipate » (viabilità e opere di compensazione).

In ogni caso, per entrambe le sopracitate attività negoziali, RFI procederà al-

l'apertura delle buste dei concorrenti solo dopo aver ottenuto il visto di registrazione della delibera CIPE da parte della Corte dei conti.

Quanto, poi, alla situazione evidenziata circa la presenza dei numerosi passaggi a livello che rappresentano una forte criticità per il tessuto urbano, confermando

che quelli presenti nel tratto a sud saranno soppressi con le opere finanziate, per quelli a nord, pur nelle more di specifici finanziamenti, è stata sviluppata la progettazione preliminare delle opere sostitutive, e sono in corso contatti con gli Enti locali per la condivisione delle soluzioni progettuali.

ALLEGATO 2

5-04277 Gallinella: Problematiche tecniche e inefficienze gestionali nel servizio ferroviario nella tratta Perugia-Orte-Roma.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito ai quesiti posti, Ferrovie dello Stato Italiane (FS) e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) riferiscono quanto segue.

Per quanto concerne gli aspetti infrastrutturali, sia sulla linea Orte-Falconara che sulla linea Foligno-Terontola, tutte le stazioni hanno marciapiedi di lunghezza adeguata alle rispettive composizioni massime dei treni che vi effettuano servizio viaggiatori (n. 4 vetture equivalenti a m. 100 - n. 8 vetture equivalenti a m. 200 - n. 11 vetture equivalenti a m. 275).

Nel PIR (Prospetto Informativo della Rete), consultabile sul sito web di RFI, sono indicati gli interventi di adeguamento infrastrutturale in corso d'esecuzione o programmati che riguardano i marciapiedi e l'accessibilità per le persone a mobilità ridotta.

Deposito agli atti, per pronta consultazione, i prospetti del PIR riguardanti le tratte segnalate.

Sottolineo, inoltre, che molte delle opere di adeguamento dei marciapiedi sono correlate con il Progetto di raddoppio della linea Orte-Falconara.

In merito, poi, al servizio ferroviario ricordo che, secondo la normativa vigente (decreto legislativo 422/1997), 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 da ciascuna Regione.

E infatti:

la Regione Umbria ha disposto in via sperimentale, per la coppia di treni regionali 2481 e 2488 - rientranti nel proprio Contratto di Servizio - la soppressione della fermata di Orte, in accoglimento delle richieste avanzate dai comitati pendolari umbri; il provvedimento è entrato in vigore il 21 luglio 2014;

quindi il MIT, per far fronte seppure temporaneamente alla criticità così determinatasi nei collegamenti tra Roma e Orte, specie del pomeriggio, ha disposto dal 25 agosto 2014 l'assegnazione della fermata di Orte al treno Intercity 598 - inserito nel Contratto di Servizio con lo Stato e in partenza da Roma Termini alle ore 18.16 - consentendo la salita ai pendolari in possesso della Carta Tutto Treno Lazio;

successivamente, al fine di pervenire a una soluzione condivisa della questione, si sono svolti alcuni incontri tra le Regioni Umbria e Lazio, a seguito dei quali, il 23 ottobre 2014, le due Regioni hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa con il quale sono stati assunti alcuni impegni reciproci in merito all'offerta ferroviaria sovregionale Umbria/Lazio.

Sulla base del suddetto Protocollo si è quindi provveduto:

con decorrenza 3 novembre 2014, a ripristinare la fermata di Orte dei treni RV 2481 e 2488, incrementandone la composizione di una carrozza (da 8 a 9 vetture, con un aumento di capacità a treno di circa 80 posti a sedere); è da sottolineare che la maggiore composizione dei treni

citati non determina alcun problema di sicurezza o di circolazione, essendo la stessa compatibile con le prestazioni dei locomotori E464 utilizzati per i suddetti treni;

con decorrenza 14 dicembre 2014, a incrementare (da 4 a 5 vetture) anche la composizione del treno regionale 7571 (p. Viterbo P.F. ore 6.52 - a. Roma Termini ore 8.33) e di tutti i Regionali Veloci da/per Viterbo via Orte; contestualmente è stata posticipata di dieci minuti (alle 17.38) la partenza da Roma Termini del RV 7582, offrendo così ai viaggiatori diretti a Orte un'alternativa al treno regionale 2488 (in partenza alle 17.58) nella medesima fascia oraria.

Infine, FS informa che, dal cambio orario del mese di dicembre 2014, in concomitanza con l'aggiunta di una vettura ai treni da/per Viterbo, era previsto il ripristino della composizione ad 8 vetture dei treni RV 2481 e 2488; tuttavia, su

specificata richiesta della Regione Umbria, tale provvedimento è entrato in vigore solo dal 29 marzo 2015.

Quanto al coinvolgimento dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) ricordo che, ai sensi del decreto legislativo n.162/2007, questa svolge compiti di garanzia della sicurezza della circolazione dei treni sulla infrastruttura nazionale concessa in gestione a RFI, e non ha competenza sulle caratteristiche dell'offerta commerciale di trasporto come la composizione dei treni o le fermate effettuate.

La stessa ANSF rileva, infatti, che le situazioni di criticità evidenziate devono essere gestite dagli operatori ferroviari con l'adozione di idonee misure cautelative. Resta fermo che il rispetto delle condizioni di sicurezza nella gestione di tali problematiche è oggetto di verifica da parte della stessa Agenzia nell'ambito dell'attività ispettiva di istituto sulle imprese ferroviarie e sul gestore dell'infrastruttura.

ALLEGATO 3

5-04281 Impegno: Modalità di prosecuzione dei lavori di completamento della tratta ferroviaria Aversa Centro – Capodichino/Di Vittorio.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle linee esercite dall'EAV S.r.l., ex MetroCampania NordEst S.r.l., comunico quanto segue.

Per la tratta Aversa Centro-Piscinola, in ottemperanza a quanto previsto dalla Delibera CIPE 75/2009, è stata stipulata apposita Convenzione in data 30 dicembre 2010 tra il MIT e la Società Metro Campania NordEst, oggi EAV s.r.l., per disciplinare le modalità di erogazione delle risorse.

Il quadro dei finanziamenti risulta essere a copertura totale del progetto; per i dettagli, deposito agli atti una tabella riepilogativa (allegato 1).

Per la ripresa dei lavori, si è in attesa della riprogrammazione delle risorse da parte della Regione Campania, come mero impegno sui capitoli di spesa e, a meno della risoluzione del contenzioso con l'ATI concessionaria del lavoro, gli stessi potrebbe essere immediatamente ripresi.

Per la tratta Piscinola-Capodichino, faccio presente che con provvedimento n. 460 del 28 marzo 2000 fu approvato, in linea tecnica ed economica, il progetto relativo alle sole opere civili della tratta Piscinola-Secondigliano.

Con voto n. 316/211 del 1° marzo 2005, la Commissione Interministeriale ex legge n. 1042/69 rilasciò parere favorevole, con prescrizioni, per l'approvazione sotto l'aspetto tecnico-economico del progetto definitivo di variante alle opere civili, nonché sul progetto definitivo delle tecnologie della tratta Piscinola-Capodichino della ex Ferrovia Alifana subordinatamente ad alcune prescrizioni.

Successivamente, con voto n. 327 del 27 luglio 2005, la stessa Commissione

Interministeriale rilasciò parere favorevole sul nuovo quadro economico relativo al progetto definitivo di adeguamento delle opere civili e delle opere tecnologiche della tratta Piscinola-Capodichino della ex Ferrovia Alifana, ora EAV S.r.l., subordinatamente a prescrizioni.

Con provvedimento n. 51 del 16 gennaio 2006, i competenti uffici del MIT rilasciavano, con prescrizioni, il nulla osta ai fini della sicurezza, ex articolo 3 del d.P.R. 753/80, sul progetto definitivo riguardante le opere civili e tecnologiche per il completamento della tratta Piscinola-Capodichino, ricomprensive pure la tratta Piscinola-Secondigliano.

Poi, con provvedimento del 27 ottobre 2010, i citati uffici rilasciavano il NOT ai sensi del medesimo articolo 3, sul progetto definitivo relativo all'inserimento di due tronchini sulle rampe di collegamento della Linea 1 della Metropolitana di Napoli con la linea Piscinola-Aversa Centro della ex Ferrovia Metrocampania NordEst (variante n. 2), subordinatamente alle prescrizioni di cui al voto n. 447/1042 del 14 ottobre 2010.

Ad ottobre 2014, nell'ambito dell'appalto delle opere civili della tratta Piscinola-Secondigliano e ai soli fini dell'esame in linea tecnica, è stata presentata agli uffici del MIT la perizia di variante n. 3; detta variante, anche se riferita a specifiche parti d'opera, nel suo complesso impatta inevitabilmente sull'intero tracciato ferroviario della tratta Piscinola-Secondigliano.

Poiché tale perizia è pervenuta dopo circa dieci anni dall'approvazione del progetto definitivo e, peraltro, in una fase in cui la Regione Campania ha deliberato di

trattare questa parte di infrastruttura come una metropolitana e non più come una ferrovia, è stata indetta una riunione con tutti i soggetti coinvolti al fine di effettuare un approfondimento dell'*iter* approvativo di tutto il progetto.

Nel corso di detta riunione, tenutasi a dicembre 2014, sono stati chiesti diversi chiarimenti, dei quali si è a tutt'oggi in attesa.

In ultimo, ricordo che, con la Delibera CIPE n. 88/2013, è stato approvato e totalmente finanziato il tronco Centro Direzionale-Capodichino, della Linea 1 della Metropolitana di Napoli, con prescrizione circa il completamento della Linea 1.

Il quadro dei finanziamenti risulta essere a copertura totale del progetto; per i dettagli, deposito agli atti una tabella riepilogativa (allegato 2).

Per la ripresa dei lavori sulla tratta Piscinola-Secondigliano, a meno della risoluzione del contenzioso in essere con l'impresa appaltatrice, si ritiene che gli stessi possano essere ripresi non appena verrà approvata la perizia di variante tecnica n. 3 da parte dei competenti uffici ministeriali.

Per la tratta Secondigliano-Di Vittorio la società EAV ha avviato le procedure per una nuova conferenza dei servizi, stante un cambiamento dei piani espropriativi dovuto essenzialmente ad errori materiali di attribuzione delle particelle da espropriarsi contenuti nel precedente piano; a breve, salvo la definizione del contenzioso in essere con l'ATI appaltatrice, i lavori potrebbero essere dunque avviati.

Allegato 1 - atto n. 5-04281

Tratta Piscinola - Aversa Centro	M €
Legge Obiettivo / Fondo Infrastrutture	118,75
Fondi regionali	–
Rinvenienze POR 2000-2006	217,29
Altri Fondi	7,87
FAS APQ	58,08
Por Campania (2007-13/2014-20)	–
FSC (Piano Sud)	–
Fondi CIPE	–
AdP 2002	120,19
Fabbisogno residuo	0
Costo	522,18
Finanziamenti Disponibili totali	522,18

Allegato 2 - atto n. 5-04281

Tratta Piscinola - Capodichino/Di Vittorio	M €
Legge Obiettivo / Fondo Infrastrutture	3,05
Fondi regionali	—
Por Campania (2007-13 / 2014-20)	171,86
FSC (Piano Sud)	58,15
Altri Fondi	8,87
AdP 2002	86,49
Rinvenienze POR 2000-2006	28,13
Totale Risorse Programmate	356,55
Fabbisogno residuo	0,00
Costo	356,55
Finanziamenti Disponibili totali	356,55

ALLEGATO 4

5-04759 Tino Iannuzzi: Ritardi nella sottoscrizione del decreto interministeriale recante la concessione della gestione totale dell'Aeroporto di Salerno Pontecagnano.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con l'interrogazione in Commissione n. 5-04759 l'On. Tino Iannuzzi ed altri pongono quesiti in ordine all'Aeroporto di Salerno-Pontecagnano.

Al riguardo, occorre premettere che in ordine all'affidamento della concessione per la gestione totale dell'aeroporto di Salerno alla società ADS S.p.A. il Ministero dell'Economia e delle Finanze si era espresso in senso non favorevole nel 2013 a causa delle criticità finanziarie che caratterizzano la gestione dello scalo, nonché in ordine alla sostenibilità del piano di riequilibrio presentato a corredo dell'istanza di rilascio della concessione.

Infatti, sotto il profilo giuridico/procedimentale è necessario valutare la sussistenza nella fattispecie dei presupposti per l'affidamento diretto della concessione, in luogo della selezione effettuata tramite procedure di gara prevista dall'articolo 704 del codice di navigazione, considerato che il termine stabilito per il predetto affidamento, indicato dall'articolo 11 del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216 (che proroga il termine di cui all'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo n. 96/2005), è scaduto il 30 giugno 2012 e tale termine è stato prorogato al 31 dicembre 2012 per gli aeroporti che – pur in presenza di perdite di esercizi diversi – presentino un piano da cui risultino il riequilibrio economico e finanziario della gestione ed il raggiungimento di adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

In merito si evidenzia che la convenzione pedepedeutica all'atto concessorio è

stata stipulata tra ENAC e la società di gestione AdS S.p.A. solo il 22 febbraio 2013.

Sulla questione appare utile menzionare la sentenza n. 170 del 2014 del TAR Lombardia, sez. Brescia, che, nell'annullare l'atto concessorio di gestione totale a favore della Società Gabriele D'Annunzio SpA, per lo scalo di Brescia Montichiari, rileva, tra l'altro, che il « decreto legislativo n. 96/2005, se interpretato al modo strumentale e trascinate voluto dalle parti convenute e dalla parte controinteressata, consentirebbe al legislatore nazionale di dar luogo ad un periodo transitorio di affidamento senza gare pubbliche – come detto – di lunghissima durata. E quest'ultimo non sarebbe più considerabile come transitorio poiché esso sarebbe tale, quanto a durata, da annichilire ultrattivamente lo scopo utile proprio delle normative comunitarie di specie, presenti da tempo anche nel settore in discorso e tese a disciplinare la libera concorrenza dinamica del relativo mercato; certamente questo rilevante ».

Inoltre, l'esame della situazione economica della società evidenzia la presenza di costanti perdite di esercizio (anno 2012: 2,8 milioni - anno 2013: 2,4 milioni), che erodono totalmente capitale sociale, con la conseguente necessità di annuali interventi finanziari di ricapitalizzazione e di copertura delle perdite da parte dei soci (CCIAA Salerno - partecipazione al capitale dell'85,59 per cento e Provincia di Salerno - partecipazione al capitale del 14,26 per cento). Relativamente a tale aspetto, la società di revisione (RIA Grant Thornton

S.p.A.), nella relazione che correda il bilancio di esercizio 2013 (ultimo disponibile), rappresenta che «la continuità aziendale è garantita dalla prospettiva di adeguate, periodiche e tempestive operazioni di ricapitalizzazione eseguite dai soci con l'immissione di risorse liquide».

Al riguardo, si rappresenta che l'articolo 6, comma 19, del d.l. n. 78 del 2010 preclude ai soci pubblici di effettuare tale tipo di intervento. Tale disposizione, tesa alla salvaguardia degli equilibri di finanza pubblica, alla tutela del principio della concorrenza e alla realizzazione dell'efficienza e dell'economicità nelle società pubbliche, si inserisce in un quadro complessivo volto da un lato a razionalizzare la spesa delle Amministrazioni pubbliche, ivi incluse le Province e le Camere di commercio, con specifico riferimento alle partecipazioni detenute in società e dall'altra a tutelare la concorrenza ed il mercato nella gestione dei servizi pubblici. In particolare, sin dal 2007 il legislatore ha previsto con l'articolo 3, comma 29, della legge n. 244 del 2007 la dismissione delle partecipazioni in società aventi per oggetto attività di produzione di beni e di servizi non strettamente necessarie per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali.

Tale previsione è stata, poi, rafforzata dall'articolo 1, comma 569, della legge n. 147 del 2013, che, nel prorogare il termine per la dismissione, ha previsto che la partecipazione non alienata alla scadenza cessasse ad ogni effetto. Da ultimo l'articolo 1, comma 611, della legge n. 190/2014 ha previsto, con specifico riferimento anche agli enti locali e alle Camere di commercio, la dismissione delle partecipazioni detenute «non indispensabili» al perseguimento delle proprie finalità istituzionali e la razionalizzazione delle società aventi le caratteristiche di servizi pubblici rilevanti economicamente.

In tale contesto, l'articolo 28 del decreto-legge 24 giugno 2014 n. 90 ha poi ridotto il contributo annuale dovuto dalle imprese alle Camere di commercio nella misura del 35 per cento, per il corrente anno, fino a raggiungere, nel 2017, una

riduzione del 50 per cento. È evidente che oltre al su menzionato profilo di legittimità in ordine alle operazioni di ricapitalizzazione, sussiste anche un profilo economico di sicura contrazione delle risorse a favore del bilancio camerale che comporterà minori disponibilità per sostenere i costi di esercizio e di capitale delle proprie partecipate, come nel caso di specie la AdS S.p.A, per la Camera di commercio di Salerno.

L'integrazione del Piano presentato da AdS SpA all'ENAC (13 novembre 2014) indica che la società raggiungerebbe l'equilibrio economico finanziario nel quinto anno della gestione con un volume di traffico di circa 115.000 passeggeri. Nell'evidenziare che nel PEF presentato in precedenza la Società sosteneva che il raggiungimento dell'equilibrio sarebbe avvenuto con un volume di traffico di circa 159.000 passeggeri, va considerato che, in base agli studi presenti nel settore, gli aeroporti con meno di un milione di passeggeri hanno difficoltà a coprire i loro costi di esercizio. Comunicazione della Commissione Europea - Orientamento sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree 2014/C 99/03). In particolare, la Commissione Europea indica delle categorie di aeroporti e la relativa efficienza finanziaria, ritenendo che, nelle attuali condizioni di mercato, «gli aeroporti con una capacità fino a 200.000 passeggeri all'anno potrebbero non essere in grado di coprire in larga misura i propri costi di capitale e di esercizio».

Il Piano degli investimenti presenta interventi per un valore complessivo di circa 86 milioni di euro. L'intero investimento è previsto che sia finanziato per 40 milioni di euro attraverso i fondi di cui all'articolo 3 del d.l. n. 133/2014, e la restante parte attraverso i risultati di gestione di cui 15 milioni attraverso il ricorso all'indebitamento bancario. Con riferimento al previsto finanziamento di cui al d.l. n. 133 del 2014 sussistono numerose criticità. In particolare, vi è un profilo di compatibilità con la normativa comunitaria sull'assegnazione di risorse per investimenti a favore di società in squilibrio economico finan-

ziario e, comunque, in favore di una società che, allo stato, non ha la concessione di gestione totale.

Pertanto, il decreto di attuazione del d.l. n. 133/2014, ancora in via di predisposizione, dovrebbe essere formulato in modo da prevedere l'assegnazione del contributo al titolare della concessione di gestione totale ovvero al concedente, in quanto l'assegnazione del finanziamento non può essere considerata un elemento in base al quale viene acquisita la concessione.

Diversamente il piano degli investimenti programmati da AdS utilizza il predetto finanziamento pubblico per far fronte alla prima fase di interventi, a partire dal 2015, mentre, fra l'altro, il finanziamento pubblico sarebbe disponibile solo nel 2018.

Dalla lettura della relazione al Piano, inoltre non vi è alcuna certezza sulla sostenibilità del finanziamento bancario di 15 milioni di euro e sulla capacità della società di generare flussi finanziari idonei a coprire gli investimenti. Sarebbe stato

utile disporre di una prima valutazione di un istituto finanziatore attestante la sostenibilità degli investimenti e dei finanziamenti previsti.

In merito all'asserita omogeneità, da parte del MIT, fra gli scali di Cuneo, Perugia e Salerno, si rappresenta, che in base ai dati ENAC sul traffico passeggeri degli aeroporti posti a confronto, contenuti nella tabella recante la « Graduatoria degli scali italiani 2013 » si evincono i seguenti dati per l'anno 2013:

Cuneo: 286.949 pax;

Perugia: 214.025 pax;

Salerno: 2.009 pax.

Si rappresenta poi, che gli scali di Cuneo e Perugia hanno presentato per l'anno 2013 un incremento di traffico, rispettivamente del 23,6 per cento e del 7,3 per cento, tuttavia non sufficiente al raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario; al contrario l'aeroporto di Salerno per il medesimo anno, presenta un decremento del 77,2 per cento.

ALLEGATO 5

5-04928 Zanin: Danni per le imprese del settore agroalimentare conseguenti al divieto di trasporto di merce altrui con i propri mezzi.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In premessa devo far presente che, pur concordando con gli Onorevoli interroganti circa l'alta valenza sociale ed economica dei contratti di rete stipulati da imprese del settore agroalimentare, non esistono disposizioni normative di maggior favore per tali imprese nella specifica disciplina dell'autotrasporto.

Infatti, la vigente normativa in materia di autotrasporto di cose per conto proprio – di cui alla nota legge 6 giugno 1974, n. 298 – non consente al titolare di licenza in conto proprio l'esercizio dell'attività di trasporto di cose per conto di terzi.

L'articolo 31 di detta legge prevede che le merci trasportate in conto proprio appartengano ai soggetti titolari della licenza di trasporto o siano dai medesimi prodotte e vendute, prese in comodato o in locazione.

La medesima norma stabilisce, peraltro, che le merci possano appartenere anche a terzi qualora il titolare della licenza dimostri che le cose trasportate debbano poi essere da lui elaborate, trasformate, riparate, migliorate e simili o tenute in deposito in relazione a un contratto di deposito o a un contratto di mandato ad acquistare o a vendere.

Dunque la norma prevede un ampio ventaglio di possibilità di trasporto in conto proprio di merce altrui, a condizione che l'attività principale del trasportatore abbia una stretta e sicura attinenza con i beni trasportati, purché non di sua proprietà.

Ad esempio, nel caso prospettato dagli Onorevoli interroganti, può ritenersi consentito il trasporto di cose proprie e anche altrui nel caso di partecipazione a fiere, eventi promozionali, allestimenti di *stand* eccetera se e in quanto l'attività di trasporto sia strettamente connessa con la propria attività principale.

Resta invece espressamente vietata la possibilità di svolgere l'attività del mero trasporto di merci per conto di terzi ai titolari di licenza in conto proprio.

Come è noto, il trasporto di merci per conto di terzi può essere svolto solo da soggetti che esercitano tale attività professionalmente e dietro corrispettivo; la materia è regolamentata da specifiche norme comunitarie e nazionali che fissano stringenti vincoli per l'esercizio di tale professione: una specifica abilitazione professionale, la dimostrazione dei requisiti di stabilimento e di capacità finanziaria, oltre che dei necessari requisiti di onorabilità dei gestori delle imprese di autotrasporto.

Tale normativa non prevede deroghe, che in ogni caso non potrebbero essere adottate a livello nazionale stante la coerenza delle norme comunitarie in materia.

I competenti uffici del MIT sono fin da ora disponibili ad una attenta valutazione della questione, anche al fine di poter individuare, nell'ambito del quadro normativo vigente, le soluzioni più appropriate per corrispondere alle esigenze di flessibilità e condivisione dei servizi da parte delle imprese legate tra loro da contratti di rete.

ALLEGATO 6

5-05044 Ottobre: Esclusione di accessori e attrezzature di bordo ai fini del calcolo della massa limite degli autocarri.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il vigente Codice della strada prevede che gli autocarri, categoria internazionale N, sono classificati e differenziati nelle relative prescrizioni tecnico-costruttive in funzione della massa complessiva a pieno carico.

L'attuale classificazione contempla tre sottocategorie:

1) veicoli della categoria N1, caratterizzati da una massa massima non superiore a 3,5 tonnellate;

2) veicoli della categoria N2, caratterizzati da una massa massima superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 12 tonnellate;

3) veicoli della categoria N3, caratterizzati da una massa massima superiore a 12 tonnellate.

Tale classificazione deriva da norme di omologazione armonizzate a livello comunitario, in vigore obbligatoriamente dal 29 ottobre 2010 (direttiva 2007/46/CE).

Con riferimento a tale quadro normativo comunitario, le pertinenti prescrizioni tecniche concernenti le masse e le dimensioni dei veicoli sono contenute nella direttiva 97/27/CE, in base alla quale non è

possibile escludere dal calcolo delle masse dei veicoli il peso di eventuali attrezzature, come ad esempio le gru.

Inoltre, l'Italia, nel recepire la citata direttiva 97/27/CE (decreto ministeriale 14 novembre 1997), ha reso le sue prescrizioni applicabili anche all'omologazione nazionale e ciò per uniformarsi, sin dal 1998, alla legislazione europea.

In sostanza, in base alla normativa vigente la proposta di superare il limite di 3,5 tonnellate degli autocarri N1 a seguito di installazione di gru o altre attrezzature risulta impraticabile. Infatti, sarebbe necessario introdurre una norma di omologazione nazionale, in regime di omologazione europea armonizzata, per ciò che concerne le masse dei veicoli e la loro classificazione; ciò sarebbe però in contrasto con i principi di base delle norme armonizzate in materia di omologazione dei veicoli.

Infine, evidenzio che il superamento della massa massima dei veicoli, caratteristica stabilita dal costruttore in sede di progettazione, realizzazione e omologazione, potrebbe compromettere la sicurezza dei veicoli stessi.