

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### INTERROGAZIONI:

5-06672 Fabbri: Misure volte a limitare gli incidenti per causa di suicidio o di investimento nella tratta ferroviaria Bologna-Roma .....	68
ALLEGATO 1 (Testo della risposta) .....	70
5-06706 Agostinelli: Motivazioni sottostanti all'ipotesi di soppressione dei treni passeggeri e merci nella tratta Ancona Centrale-Ancona Marittima .....	68
ALLEGATO 2 (Testo della risposta) .....	72
5-06769 Mognato: Esclusione dei consorzi fra cooperative di produzione e lavoro dal novero dei soggetti ammessi alle procedure di qualificazione per i contratti affidati da RFI SpA .....	69
ALLEGATO 3 (Testo della risposta) .....	74
5-07124 Spessotto: Mancata applicazione delle norme di <i>security</i> aeroportuale da parte di società di <i>handling</i> che operano nell'aeroporto Marco Polo di Venezia .....	69
ALLEGATO 4 (Testo della risposta) .....	76

#### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti della Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 1178 Iacono ed altri, recante « Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico » .....	69
---	----

#### INTERROGAZIONI

*Giovedì 21 gennaio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.*

#### La seduta comincia alle 14.10.

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.

#### 5-06672 Fabbri: Misure volte a limitare gli incidenti per causa di suicidio o di investimento nella tratta ferroviaria Bologna-Roma.

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

Marilena FABBRI (PD), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo.

#### 5-06706 Agostinelli: Motivazioni sottostanti all'ipotesi di soppressione dei treni passeggeri e merci nella tratta Ancona Centrale-Ancona Marittima.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in

titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Donatella AGOSTINELLI (M5S), replicando, osserva che l'interrogazione a propria firma era volta ad accertare se le prescrizioni dell'Autorità portuale fossero o meno motivate da indicazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria e rileva che a tale quesito non è stata data adeguata risposta. Fa presente che, dai documenti in suo possesso, l'Agenzia ha prescritto che si facesse riferimento alla disciplina della circolazione dei treni, che nel caso dei passaggi a livello del tipo di quelli presenti sulla tratta indicata prevede solo la collocazione di segnali luminosi lampeggianti, e non la soppressione delle corse ferroviarie. Si riserva in ogni caso di approfondire la risposta, i cui contenuti sono ampi e articolati e della quale ringrazia il sottosegretario, e di presentare, in caso se ne evidenzia la necessità, ulteriori atti di sindacato ispettivo sull'argomento.

**5-06769 Mognato: Esclusione dei consorzi fra cooperative di produzione e lavoro dal novero dei soggetti ammessi alle procedure di qualificazione per i contratti affidati da RFI SpA.**

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

Michele MOGNATO (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta puntuale e prende atto con favore che nella terza revisione del disciplinare sono state modificate le modalità di accesso alle procedure di qualificazione per i contratti, includendo i consorzi di società cooperative di produzione e lavoro, sulla base di requisiti più stringenti, di cui condivide l'inserimento. Ricorda che l'esclusione di tali consorzi era avvenuta senza riferimento alcuno all'assenza di requisiti specifici e segnala che restano escluse da tale procedure le reti di imprese, rispetto alle quali si riserva di presentare un successivo atto di sindacato ispettivo.

**5-07124 Spessotto: Mancata applicazione delle norme di *security* aeroportuale da parte di società di *handling* che operano nell'aeroporto Marco Polo di Venezia.**

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta puntuale che ha chiarito la vicenda cui l'interrogazione faceva riferimento, rileva, più in generale, che le modalità di aggiudicazione del servizio di *handling* aeroportuale sono tali da indurre le imprese a praticare notevoli ribassi, con gravi conseguenze sui lavoratori sia in termini di retribuzione che di condizioni di lavoro. Ritiene che l'episodio cui l'atto a propria firma fa riferimento possa in ogni caso accendere i riflettori su tale questione, essendo i lavoratori delle società di *handling*, e in particolare quelli di ATA, che opera nell'aeroporto Marco Polo di Venezia, sottoposti a condizioni di lavoro inaccettabili e tali da pregiudicare la qualità del lavoro stesso.

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

**La seduta termina alle 14.40.**

#### AUDIZIONI INFORMALI

*Giovedì 21 gennaio 2016.*

**Audizione di rappresentanti della Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 1178 Iacono ed altri, recante «Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico».**

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.40 alle 15.15.

## ALLEGATO 1

**5-06672 Fabbri: Misure volte a limitare gli incidenti per causa di suicidio o di investimento nella tratta ferroviaria Bologna-Roma.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Quanto agli incidenti mortali avvenuti lungo la tratta ferroviaria Alta Velocità Bologna-Roma, Ferrovie dello Stato ha informato che sono stati analizzati i dati relativi al periodo 1° gennaio 2010-30 novembre 2015: sono risultati 13 eventi, di cui 6 suicidi, 7 accaduti in stazione (Firenze Rifredi, Firenze Campo Marte, Bologna S. Ruffilio e Bologna Mazzini), dove esiste apposita segnaletica quali cartelli e striscia gialla sui marciapiedi e dove vengono erogati annunci sonori di divieto di attraversamento dei binari, 3 avvenuti nell'attraversamento di aree urbane da Roma Tiburtina a Settebagni, solitamente frequentate da persone senza fissa dimora, e i rimanenti 3 accaduti in linea.

Ferrovie dello Stato ha altresì comunicato che lungo la linea sono presenti adeguate strutture di protezione e le competenti Direzioni territoriali di RFI sono costantemente impegnate nel monitoraggio, ripristino e adeguamento delle stesse. La tabella allegata, che deposito agli atti, riporta le tratte e le località interessate.

La Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime del MIT, divenuta operativa in data 18 novembre 2014, già nel successivo dicembre avviava una specifica indagine sugli eventi occorsi a partire dal 1° gennaio 2014, con esiti gravi o mortali, caratterizzati da investimento di persone, avvenuti principalmente in ambito di stazioni o relative pertinenze, avviando anche un *Safety Study*.

Ad oggi, sono stati già esaminati circa 300 eventi con sopralluoghi sulle tratte ritenute maggiormente significative, e l'attività si concluderà presumibilmente entro il primo semestre dell'anno in corso. L'obiettivo è di riuscire a formulare raccomandazioni che aiutino a contenere e ridurre, se possibile, un fenomeno che ha

impatti rilevanti non solo in ambito sociale per l'elevato numero di perdite di vite umane, ma anche in ambito trasportistico date le interruzioni della circolazione ferroviaria e i conseguenti disagi per i passeggeri coinvolti.

Inoltre, rappresentanti della citata Direzione generale hanno partecipato a due specifici *Workshop* organizzati dall'Agenzia Europea per la Sicurezza Ferroviaria (*Railway Suicide Reporting Workshop* e *Workshop on suicides on railway premises*).

Anche l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) è intervenuta al riguardo, imponendo una formale verifica sul possibile deterioramento del livello di sicurezza, considerato che la presenza di persone non autorizzate sulla sede ferroviaria o di pedoni che la attraversano indebitamente non hanno registrato riduzioni sufficientemente significative negli ultimi anni.

In tale ottica ha richiesto a RFI di procedere, con la collaborazione delle Imprese ferroviarie, all'individuazione e progressiva limitazione degli accessi alle aree più a rischio per gli indebiti attraversamenti. RFI ha evidenziato che il problema dell'indebita presenza di persone non autorizzate sulla sede ferroviaria presenta una caratteristica dispersiva e che nelle località o tratte a maggior rischio si è verificato solo il 2 per cento di tale tipo di incidenti. Per contrastare il fenomeno, le strutture territoriali di RFI, in sinergia con la POLFER, oltre alle consuete attività di prevenzione, hanno realizzato nuove recinzioni e sistemi di chiusura dei varchi esistenti come misura di protezione della sede ferroviaria, finanziando progetti specifici che, negli ultimi 3 anni, hanno comportato un investimento di oltre 10 milioni

di euro, ai quali devono sommarsi quelli di altra natura che prevedono la realizzazione delle recinzioni come misura accessoria.

L'ANSF ha avviato, inoltre, una serie di azioni di sensibilizzazione del pubblico, particolarmente dei giovani, in sinergia con il mondo scolastico, con la Polizia ferroviaria, le federazioni sportive e con

altre istituzioni che hanno determinato una migliore risposta in termini di rispetto dei livelli di sicurezza negli ultimi due anni.

Si assicura che la problematica evidenziata continuerà ad essere oggetto di attenta valutazione da parte del MIT per individuare ogni possibile ed idonea soluzione.

TABELLA 1

	Bologna		Firenze		Roma		Totale	
	Incidenti	Suicidi	Incidenti	Suicidi	Incidenti	Suicidi	Incidenti	Suicidi
2010	1	0	1	0	0	0	2	0
2011	1	0	2	6	0	0	3	6
2012	0	1	1	3	0	0	1	4
2013	1	0	1	2	2	1	4	3
2014	1	1	1	7	1	0	3	8
2015*	1	4	1	6	1	0	3	10
Totale	5	6	7	24	4	1	16	31

\* i dati 2015 sono aggiornati al 30 novembre

TRATTA AV/AC. BOLOGNA - ROMA DAL 2010 AL 2015			
N° eventi (I+S)	DTP	Località/tratta	Estesa tratta in cui si sono verificati gli eventi
31	Roma	ROMA TIBURTINA - SETTE BAGNI	km 7
2 (1+1S)	Firenze	FIRENZE RIFREDI	In stazione
1S	Bologna	BOLOGNA MAZZINI	In stazione
3 (1+2S)	Bologna	BOLOGNA S.RUFFILLO	2 In stazione
21	Firenze	FIRENZE CAMPO MARTE	In stazione
1S	Firenze	PM ROVEZZANO	Ambito PM
1S	Firenze	1° BIVIO AREZZO SUD	Ambito Bivio

Totale: 13 eventi, di cui 7 investimenti e 6 suicidi

## ALLEGATO 2

**5-06706 Agostinelli: Motivazioni sottostanti all'ipotesi di soppressione dei treni passeggeri e merci nella tratta Ancona Centrale-Ancona Marittima.****TESTO DELLA RISPOSTA**

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) riferisce che, nei giorni dal 2 al 5 febbraio 2015 ha effettuato, presso la Direzione territoriale produzione di Ancona di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), un intervento di *follow-up* di un precedente *audit* svoltosi nel gennaio 2014, per verificare se le non conformità a suo tempo rilevate fossero state rimosse e se le azioni correttive adottate risultassero efficaci.

Durante le verifiche è stato appurato, tra l'altro, che non erano state risolte tutte le criticità presenti nella tratta Ancona-Ancona Marittima, già oggetto di nota n. 003290/2011 del 23 maggio 2011, indirizzata al gestore dell'infrastruttura RFI e all'impresa ferroviaria Trenitalia, a seguito dell'urto di un treno nel marzo 2011 in corrispondenza di passaggio a livello nella tratta in esame. Le criticità rilevate nel 2011 riguardavano, in particolare, il passaggio a livello non protetto in corrispondenza del quale era avvenuto l'urto.

L'impianto era dotato lato strada di un semaforo di tipo stradale che all'approssimarsi del treno al passaggio a livello (PL) si dispone al rosso e presentava un livello di protezione non adeguato alle condizioni di traffico stradale riscontrate, probabilmente mutate rispetto alle condizioni originarie di installazione. Inoltre, nella tratta interessata erano presenti numerosi punti privi di protezione della sede ferroviaria e di segnalazioni sulla sede stradale atte a delimitare le zone non impegnabili da pedoni o mezzi stradali perché soggetto a occupazione da parte della sagoma del convoglio.

Per la mitigazione dei rischi connessi alle criticità evidenziate, era stato chiesto ai soggetti responsabili di individuare e mettere in essere le opportune azioni e di adottare misure immediate. In sede di *follow-up*, sono stati riscontrati anche alcuni aspetti impiantistici dei passaggi a livello esistenti sulla stessa tratta difformi rispetto agli *standard* di riferimento adottati da RFI.

Il 5 maggio 2015, l'ANSF ha trasmesso a RFI le risultanze delle attività condotte chiedendo di analizzare la situazione nel suo complesso e di adottare gli opportuni provvedimenti per mitigare i rischi legati alle interferenze tra la sede stradale, pedonale e ferroviaria, come richiesto fin dal 2011, e per rendere adeguati gli impianti agli *standard* adottati dal gestore medesimo sull'intera infrastruttura nazionale.

Al riguardo, RFI ha evidenziato che il tratto di binario che collega Ancona ad Ancona Marittima, lungo circa 1500 metri, è percorso giornalmente da 38 treni regionali. Sul tratto di binario insistono tre passaggi a livello denominati Mandracchio, Lazzaretto e Varco Dogana; mentre il PL Mandracchio è dotato di barriere, quelli di Lazzaretto e Varco Dogana sono dotati esclusivamente delle croci di S. Andrea sussidiate da semafori stradali che si attivano al passaggio del treno e, quindi, non conformi alle vigenti normative per mancanza di regolamentari segnali di protezione sia lato treno che lato strada.

In occasione delle visite effettuate dall'ANSF nel 2011 e del *follow-up* del 2015, la stessa Agenzia evidenziava che la man-

canza di protezioni della sede e dei PL Varco Dogana e Lazzaretto non presentavano adeguati livelli di sicurezza.

RFI, tenuto conto che nella stazione di Ancona sono in corso i lavori di realizzazione del nuovo impianto ACC (Apparato Centrale Computerizzato) che prevedono la protezione dei PL in parola mediante l'apposizione di barriere, provvedeva ad attuare come misura mitigativa la riduzione della velocità in corrispondenza dei PL Lazzaretto e Varco Dogana a 5 Km/h, in attesa dei lavori di completamento dell'ACC mentre, per motivi di scarsa visibilità, interferenza tra diversi segnalamenti e intensità del traffico, non risultava possibile proteggere i PL in questione con la protezione di tipo semaforizzato.

In esecuzione dei lavori dell'ACC, all'atto della richiesta delle autorizzazioni per la posa in opera delle barriere, l'Autorità Portuale (AP) di Ancona, titolare dell'*asset* su cui si sviluppa il tracciato

ferroviario, eccepiva su tale installazione negando il permesso alla posa in opera delle barriere medesime.

La stessa AP si rivolgeva alla Regione Marche lamentando il fatto che l'apposizione delle barriere avrebbe comportato gravi disagi al traffico portuale con possibili ricadute occupazionali in caso di abbandono dello scalo portuale da parte degli armatori; anche l'Amministrazione comunale di Ancona lamentava i possibili impatti negativi sulla fruibilità di spazi pubblici (Mole Vanvitelliana) e capacità di smaltimento dei traffici nelle aree portuali.

Conseguentemente, a seguito di numerosi incontri avvenuti per circa quattro mesi tra Regione Marche, AP, Comune di Ancona, Trenitalia ed RFI, la Regione Marche in data 24 novembre 2015 ha deliberato di sospendere, a decorrere dal successivo 13 dicembre 2015, il traffico ferroviario sul tratta Ancona-Ancona Marittima.

## ALLEGATO 3

**5-06769 Mognato: Esclusione dei consorzi fra cooperative di produzione e lavoro dal novero dei soggetti ammessi alle procedure di qualificazione per i contratti affidati da RFI SpA.****TESTO DELLA RISPOSTA**

L'articolo 232 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (Codice dei contratti pubblici) consente agli enti aggiudicatori operanti nei settori speciali di istituire e gestire un proprio sistema di qualificazione degli imprenditori, fornitori o prestatori di servizi. Nelle gare indette con un avviso sull'esistenza di un sistema di qualificazione, gli offerenti, in una procedura ristretta, o i partecipanti, in una procedura negoziata, sono selezionati tra i candidati qualificati con tale sistema.

Rete ferroviaria Italiana (RFI), interessata al riguardo, ha comunicato che, quale ente aggiudicatore nel settore del trasporto ferroviario, ha istituito già da alcuni anni diversi sistemi di qualificazione delle imprese, pubblicando annualmente un avviso in cui rende noto agli operatori interessati l'esistenza dei predetti sistemi di qualificazione.

Le disposizioni rilevanti per l'accesso degli operatori economici al sistema di qualificazione sono contenute in due documenti, uno di carattere generale, denominato Disciplinare dei sistemi di qualificazione di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (il Disciplinare), l'altro con regole specifiche per il singolo sistema di qualificazione (la Normativa); entrambi gli atti sono suscettibili, vista la durata indeterminata dei sistemi di qualificazione, di aggiornamenti e revisioni.

In particolare, il Disciplinare ha lo scopo di regolare in termini generali i criteri, le modalità di iscrizione e di funzionamento dei Sistemi di Qualificazione di RFI, mentre la Normativa del Sistema e gli atti dalla stessa richiamati stabili-

scono i requisiti di ordine speciale e i relativi criteri di valutazione propri di ogni singolo Sistema. Gli operatori economici sono iscritti, dunque, nei singoli sistemi di qualificazione in conformità a quanto previsto dall'insieme delle disposizioni contenute nel Disciplinare e nella singola Normativa di ciascun sistema di qualificazione. Vale precisare che, secondo quanto previsto dal citato articolo 232, i sistemi di qualificazione gestiti da RFI sono utilizzati anche da altri enti aggiudicatori.

L'iscrizione ai sistemi di qualificazione di RFI richiede elevati requisiti di capacità tecnica, con riferimento ad esempio al personale da impiegare, ai mezzi d'opera circolanti e alle certificazioni di esecuzioni lavori necessarie, in ragione della particolarità delle lavorazioni incidenti sulla regolarità e sulla sicurezza della circolazione ferroviaria. Con particolare riguardo al sistema di qualificazione SQO11, che si riferisce ad « opere civili da eseguire sulla sede ferroviaria o in galleria durante l'esercizio del trasporto ferroviario », lo stesso è suddiviso in due categorie di specializzazione LOC-001 e LOC-002, a seconda che gli interventi siano realizzati nella sede ferroviaria o in galleria, e comprende tutti quei lavori da eseguire in presenza di esercizio ferroviario: la qualificazione delle imprese assolve, dunque, non soltanto all'esigenza di una corretta esecuzione delle opere, ma anche e soprattutto alla necessità di garantire costantemente la sicurezza dell'esercizio ferroviario nel corso e al termine delle lavorazioni. Consentire a soggetti non in possesso dei requisiti di qualificazione

specificamente richiesti da RFI può pregiudicare la regolarità e la sicurezza dell'esercizio ferroviario e mettere a repentaglio l'incolumità degli operatori e degli utenti.

Proprio per garantire in ogni tempo la regolarità e la sicurezza della circolazione ferroviaria in presenza di lavori in esecuzione sulla sede ferroviaria o in galleria, nella revisione 2 del Disciplinare (edizione del 18 settembre 2015), sono stati eliminati dal novero dei soggetti ammessi ai sistemi di qualificazione i consorzi tra società cooperative di produzione e lavoro.

Infatti, mentre nel caso dei consorzi stabili, tutte le imprese consorziate devono possedere i necessari requisiti di qualificazione, lo stesso non avviene per i consorzi tra società cooperative di produzione e lavoro che al loro interno hanno certamente imprese qualificate (per mezzo delle quali il consorzio stesso ottiene la qualificazione), ma possono avere anche imprese non qualificate.

In ragione delle particolari caratteristiche dei consorzi tra società cooperative di produzione e lavoro, esiste un rischio specifico, peraltro riscontrato nella sua effettività, che tali consorzi – anche in mancanza di stringenti obblighi di legge – affidino in realtà i lavori per cui sono qualificati a società consorziate che, però, non sono qualificate.

I consorzi tra società cooperative di produzione e lavoro possono essere quindi utilizzati per aggirare gli stringenti requisiti di qualificazione previsti da RFI, e

consentire l'esecuzione di tali lavorazioni a imprese non in possesso dei necessari requisiti di capacità tecnica.

Da queste esigenze nasce, dunque, la decisione originariamente assunta da RFI.

Tuttavia, a seguito di un ricorso presentato dall'unico consorzio fra società cooperative iscritto al SQ011, cui peraltro non è stata fin qui revocata l'iscrizione al Sistema, in data 4 dicembre 2015 è stata pubblicata sul sito di RFI una Revisione 3 al Disciplinare, con la quale è stata nuovamente prevista l'ammissione dei consorzi tra società cooperative di produzione e lavoro ai sistemi di qualificazione, ma sono state introdotte specifiche disposizioni volte proprio a tutelare dal rischio che altre consorziate non in possesso dei requisiti necessari per la qualificazione possano essere designate ad eseguire i lavori.

In tale stato di cose; non sembra sussistere alcuna violazione dell'articolo 34 del Codice dei contratti pubblici né una ipotetica restrizione della concorrenza.

RFI assicura che – pur trovandosi nella difficile situazione di dover contemperare l'interesse pubblico alla regolarità e sicurezza del trasporto ferroviario con l'interesse al più ampio accesso al mercato delle commesse pubbliche – ritiene da sempre prevalente il primo interesse, al fine di evitare che possano occorrere incidenti a causa della presenza, nella sede ferroviaria o nelle gallerie, di imprese con esperienze pregresse, personale e mezzi d'opera non adeguati.

## ALLEGATO 4

**5-07124 Spessotto: Mancata applicazione delle norme di *security* aeroportuale da parte di società di *handling* che operano nell'aeroporto Marco Polo di Venezia.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento ai quesiti posti sono state assunte precise informazioni presso l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC).

In data 20 luglio 2015, è pervenuta alla Direzione aeroportuale nord-est lettera non firmata, con la quale veniva segnalata una presunta situazione di irregolarità relativa al trattamento dei bagagli da stiva; alla lettera risultava allegata la copia di una *e-mail* interna della società ATA (ora WFS-World Flight Services).

Nell'immediato, la Direzione acquisiva informazioni sommarie da parte dei responsabili della società ATA, in base alle quali veniva esclusa ogni possibilità del configurarsi della situazione ipotizzata.

Il successivo 11 novembre, sul quotidiano locale *La Nuova Venezia* veniva pubblicata una lettera con la quale un sedicente lavoratore aeroportuale, firmato Mirco Ardizzon, segnalava la presunta irregolarità allegando copia del documento con il quale si permette che un bagaglio venga attribuito a un passeggero diverso rispetto al proprietario; nell'immediatezza, la Direzione aeroportuale effettuava un supplemento di indagine acquisendo notizie dal Capo Scalo della società ATA/WFS circa:

la conferma dell'inconsistenza dell'episodio segnalato;

l'inesistenza del nominativo di colui che si firma negli archivi dei dipendenti aeroportuali in possesso di tesserino di identità aeroportuale;

l'effettuazione di una indagine, in via discreta, anche da parte dell'Ufficio di

Polizia di Frontiera, senza luogo a procedere.

In data 10 dicembre 2015, la Direzione ha acquisito dal Capo Scalo della società WFS, già ATA, copia della documentazione comprovante la regolare attribuzione di tutti i tre bagagli da stiva al seguito di un passeggero di cui, per motivi di *privacy*, si omette il nome. A ulteriore conferma dell'applicazione delle previste misure di sicurezza, la Direzione aeroportuale ha acquisito copia del *record* dell'avvenuta riconciliazione del bagaglio da stiva relativo al volo BA 579 del 1° maggio 2015. Da tale ultimo documento si evince che i bagagli identificati da etichette n. BA 158943, n. 158944 e n. 159304, risultano riconciliati con il suddetto passeggero.

Quanto alla mail interna, ENAC riferisce di aver acquisito interpretazione autentica da parte del responsabile dell'area passeggeri per conto della società di *handling* e cioè che qualora il 3° bagaglio fosse rientrato nelle misure consentite, lo stesso poteva essere imbarcato quale bagaglio a mano, trattandosi di passeggero viaggiante in *business class*. Laddove, invece, le dimensioni fossero risultate eccedenti a quelle consentite per il bagaglio a mano, il 3° bagaglio avrebbe dovuto essere caricato a spese della società di *handling*.

Sempre in data 10 dicembre 2015, ENAC acquisiva formale comunicazione da parte della società di gestione Save circa l'inesistenza del nominativo Mirco Ardizzon tra gli assegnatari di tessera di identità aeroportuale.

ENAC ha anche precisato che tutti i bagagli da stiva sono sottoposti a *screening* con sistema multilivello.

Infine, ricordo che il predetto ente ha dato indicazioni ai direttori aeroportuali affinché aumentino le attività di vigilanza e controllo effettuate attraverso i propri ispettori aeroportuali, addetti alle verifiche sull'applicazione delle misure di *security* da parte delle società incaricate. Queste attività si aggiungono a quelle eseguite dal Nucleo Centrale Ispettivo che svolge ulteriori accertamenti in tutti gli scali aperti al

traffico commerciale per verificare la rispondenza delle misure di *security* previste sia dal Piano Nazionale di Sicurezza, sia dalla normativa comunitaria di riferimento.

Il tema della sicurezza negli aeroporti è oggetto della massima attenzione e il MIT continuerà a monitorare affinché ENAC ponga in essere ogni utile azione per garantire un livello di attenzione negli scali italiani sempre elevato e siano assicurati controlli idonei ed efficaci su viaggiatori e bagagli.