

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### COMITATO RISTRETTO:

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. C. 1178 Iacono ed altri .....	38
---	----

#### INTERROGAZIONI:

5-07192 Galgano: Misure per lo sviluppo del settore dell'autotrasporto merci e per la riduzione dei costi, anche attraverso l'utilizzo di carburanti alternativi .....	39
ALLEGATO 1 (Testo della risposta) .....	41
5-05845 Catalano: Problematiche inerenti al collegamento ferroviario AC/AV Verona-Padova, con particolare riguardo all'attraversamento del territorio vicentino .....	39
ALLEGATO 2 (Testo della risposta) .....	43
5-08504 Businarolo: Possibili conseguenze sull'efficienza del porto di Ancona derivanti dai limiti operativi e dall'inagibilità di alcune banchine .....	39
ALLEGATO 3 (Testo della risposta) .....	45
5-08632 De Lorenzis: Presenza a bordo dei treni di defibrillatori e di personale qualificato al loro utilizzo.	
5-08723 Spessotto: Presenza a bordo dei treni di defibrillatori e di personale qualificato al loro utilizzo .....	39
ALLEGATO 4 (Testo della risposta) .....	46
5-08952 Spessotto: Sospensione da parte di Trenitalia della possibilità di effettuare abbonamenti sui treni ad alta velocità .....	40
ALLEGATO 5 (Testo della risposta) .....	47
5-07185 Artini: Modalità di finanziamento e di realizzazione dei lavori di ampliamento dell'aeroporto di Firenze .....	40
ALLEGATO 6 (Testo della risposta) .....	49
AVVERTENZA .....	40

#### COMITATO RISTRETTO

*Mercoledì 7 settembre 2016.*

**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.**

**C. 1178 Iacono ed altri.**

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 11.35 alle 11.40.

#### INTERROGAZIONI

*Mercoledì 7 settembre 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 12.40.**

Michele Pompeo META, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia

assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni così rimane stabilito.

**5-07192 Galgano: Misure per lo sviluppo del settore dell'autotrasporto merci e per la riduzione dei costi, anche attraverso l'utilizzo di carburanti alternativi.**

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

Adriana GALGANO (SCpI), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta ed osserva che, pur alla luce dell'annunciata strategia del Governo nel settore dell'autotrasporto, appare necessario che nella prossima legge di stabilità siano previste misure più efficaci per facilitare la diffusione dell'utilizzo di gas liquido naturale quale carburante alternativo nel predetto settore, che consentirebbe una diminuzione delle emissioni inquinanti ed una riduzione cospicua dei costi di gestione, costituendo di fatto un possibile fattore di rilancio delle esportazioni.

**5-05845 Catalano: Problematiche inerenti al collegamento ferroviario AC/AV Verona-Padova, con particolare riguardo all'attraversamento del territorio vicentino.**

Adriana GALGANO (SCpI), in accordo con il presentatore, dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione in titolo.

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

Adriana GALGANO (SCpI), replicando in qualità di cofirmataria, si dichiara insoddisfatta della risposta lamentando l'assenza di una esaustiva analisi dei costi e dei benefici relativi alla realizzazione della tratta ferroviaria ad alta velocità e alta capacità tra Verona e Padova, con parti-

colare riferimento all'attraversamento del territorio vicentino; osserva quindi al riguardo che l'esperienza in merito ad opere di rilevante dimensione insegna come analisi di fattibilità redatte in modo lacunoso possano dar luogo a risultati insoddisfacenti e ad uno spreco di denaro pubblico.

**5-08504 Businarolo: Possibili conseguenze sull'efficienza del porto di Ancona derivanti dai limiti operativi e dall'inagibilità di alcune banchine.**

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

Vittorio FERRARESI (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara insoddisfatto della risposta, che giudica evasiva atteso che il sottosegretario non ha fornito i necessari chiarimenti utili ad identificare l'ente collaudatore della banchina 26 del porto di Ancona, né ad appurare se la stessa struttura risponda alla normativa SOLAS ed ai requisiti di sicurezza relativi alla normativa antincendio; osserva altresì come di recente si sia già verificato un incidente alla banchina 15 e che la suddetta banchina 26 non sia stata ritenuta idonea dalla guardia ai fuochi ad effettuare operazioni di rifornimento a causa dell'assenza di un impianto idrico di alimentazione delle pompe antincendio. Evidenzia pertanto che qualora si verificassero incidenti presso le infrastrutture citate si potrà individuare una diretta responsabilità del ministero competente.

**5-08632 De Lorenzis: Presenza a bordo dei treni di defibrillatori e di personale qualificato al loro utilizzo.**

**5-08723 Spessotto: Presenza a bordo dei treni di defibrillatori e di personale qualificato al loro utilizzo.**

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le interrogazioni De Lorenzis 5-08632 e Spessotto 5-08723, vertendo sul medesimo argomento, saranno svolte congiuntamente.

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, prende atto positivamente dell'annuncio di avvio di un programma di distribuzione nelle stazioni ferroviarie di attrezzature mediche salvavita quali i defibrillatori. Nell'auspicare che la diffusione di tali utili apparecchiature, inizialmente prevista anche a bordo dei treni Frecciarossa 1000, sia estesa anche ad altre tipologie di convoglio ferroviario, chiede che sia possibile conoscere la tempistica con la quale si intende procedere al completamento di tale iniziativa.

**5-08952 Spessotto: Sospensione da parte di Trenitalia della possibilità di effettuare abbonamenti sui treni ad alta velocità.**

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, si dichiara assolutamente insoddisfatta della risposta, evidenziando come la criticabile decisione commerciale di Trenitalia di abolire talune agevolazioni tariffarie comporterà pesanti conseguenze per i pendolari di talune tratte ferroviarie dove l'azienda in titolo opera di fatto in regime di quasi monopolio nella funzione di erogazione di un vero e proprio servizio pubblico di grande rilievo. Sollecita quindi il Governo ad intervenire prontamente per adottare soluzioni che tutelino i diritti dei viaggiatori pendolari.

**5-07185 Artini: Modalità di finanziamento e di realizzazione dei lavori di ampliamento dell'aeroporto di Firenze.**

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

Massimo ARTINI (Misto-AL-P), replicando, si dichiara assolutamente insoddisfatto della risposta e manifesta preoccupazione per la situazione dello scalo aeroportuale di Pisa, che, contrariamente ai dati forniti dal sottosegretario, già attualmente registra un volume di traffico di passeggeri pari a circa sette milioni di viaggiatori e che è in condizioni di gestire un traffico di ben nove milioni di viaggiatori all'anno. Evidenzia quindi la necessità che il Governo riveda la propria strategia nel settore degli scali aeroportuali in Toscana, investendo sullo scalo di Pisa – che per contiguità geografica ben può assumere il ruolo di scalo aeroportuale principale di servizio alla città di Firenze – parte delle risorse previste per gli investimenti nello scalo di Firenze, anche per potenziare i collegamenti ferroviari tra le due città.

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

**La seduta termina alle 13.25.**

#### AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

#### INTERROGAZIONI

*5-09063 Gasparini: Sull'esigenza di limitazione del traffico aereo nell'aeroporto di Milano – Bresso per ragioni di sicurezza e di riduzione dell'impatto ambientale.*

## ALLEGATO 1

**5-07192 Galgano: Misure per lo sviluppo del settore dell'autotrasporto merci e per la riduzione dei costi, anche attraverso l'utilizzo di carburanti alternativi.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito alle possibili iniziative per incoraggiare la crescita delle aziende di autotrasporto da un lato e per la riduzione dell'inquinamento indotto dall'utilizzo dei carburanti tradizionali dall'altro, è opportuno evidenziare come nella congiuntura economica negativa degli ultimi anni abbia pesantemente condizionato la competitività del settore dell'autotrasporto italiano che, scontando una endemica polverizzazione dell'offerta, ha impedito alla maggioranza delle imprese italiane di ridurre i costi avvalendosi delle economie di scala.

È evidente che tale stato di cose non favorisce propositi di investimento da parte delle imprese di autotrasporto, le quali continuano ad utilizzare veicoli inquinanti.

Sul versante della polverizzazione delle imprese di autotrasporto, la problematica delle ridotte dimensioni è perfettamente coerente con la struttura imprenditoriale dell'intera economia nazionale; peraltro i tentativi di incentivare i processi di aggregazione non hanno, al momento, sortito effetti positivi.

In tale contesto debbono inquadrarsi le misure di aiuto a favore del settore realizzate ad oggi, tenendo anche conto dei vincoli derivanti dalla normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato quali gli interventi finalizzati alla sicurezza della circolazione, alla riduzione dei pedaggi autostradali, nonché gli investimenti a favore dell'intermodalità.

Il tentativo di ridurre i costi di esercizio, nei limiti in cui i stringenti vincoli comunitari lo consentono, unitamente a una politica di supporto economico alle

imprese del settore intenzionate a investire nello svecchiamento del parco circolante, hanno costituito obiettivi e strategie del MIT. Infatti, si è inteso dare un notevole impulso all'uso e all'acquisizione di tecnologie innovative all'idrogeno e di biocarburanti di seconda e terza generazione, e quindi alla diffusione di veicoli elettrici e ibridi, a scapito della circolazione di veicoli alimentati con carburanti tradizionali che, giova ricordare, nel settore dell'autotrasporto rappresentano ancora oggi la pressoché totalità del circolante.

Tali propositi si sono tradotti, già nel corso dell'anno 2013, nella previsione di contributi per iniziative imprenditoriali volte a favorire il ricambio del parco veicolare delle imprese di autotrasporto attraverso l'acquisizione di veicoli di ultima generazione (trattori stradali euro VI), e dunque a maggiore vocazione ambientale, grazie al decreto MIT n. 118/2013.

Tale politica di incentivazione è proseguita anche nel corso del 2014 con il decreto MIT n. 307/2014, il quale ha previsto contributi per la modernizzazione del parco veicolare in chiave maggiormente eco-compatibile e per l'apertura del settore verso forme più evolute di logistica applicata al trasporto e alla movimentazione delle merci (acquisizioni di veicoli per il trasporto merci dotati di motore a trazione alternativa gas naturale o biometano).

Analogamente, sulla base della legge di stabilità 2015 sono stati previsti, con decreto MIT n. 322/2015, incentivi per l'utilizzazione di carburanti alternativi per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto

serra, attraverso la previsione di contributi per l'acquisizione di veicoli a trazione alternativa esclusiva (gas naturale o biometano), con esclusione dei cosiddetti veicoli ibridi.

Infine, il decreto MIT n. 243/2016 prevede, tra l'altro, contributi finanziari per investimenti finalizzati al rinnovo e al miglioramento del parco rotabile sotto il profilo ambientale.

Tali iniziative incentivabili si concretizzeranno nell'acquisizione di automezzi industriali pesanti nuovi di fabbrica a trazione alternativa a metano CNG, a gas naturale liquefatto LNG e a trazione elettrica, nonché di trattori stradali euro VI nuovi di fabbrica con contestuale radiazione per rottamazione o per esportazione al di fuori dell'Unione europea di veicoli più obsoleti.

## ALLEGATO 2

**5-05845 Catalano: Problematiche inerenti al collegamento ferroviario AC/AV Verona-Padova, con particolare riguardo all'attraversamento del territorio vicentino.****TESTO DELLA RISPOSTA**

La tratta AV/AC Verona Padova si inserisce nel Corridoio Mediterraneo della rete transeuropea di trasporto, il quale, collegando i paesi dell'Europa sud-occidentale ai paesi dell'Est, si presenta come itinerario privilegiato sia per i traffici fra Asia ed Europa sia, in ambito europeo, per i traffici fra le regioni industrializzate e quelle orientali in via di sviluppo.

Nell'ambito di un apposito Tavolo Tecnico, istituito per la tratta in argomento nel 2012 dall'allora Ministero dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, sono stati esaminati, tra l'altro, gli aspetti localizzativi delle diverse soluzioni di attraversamento del territorio vicentino. Sulla base delle indicazioni pervenute dal territorio, il 29 luglio 2014 è stato sottoscritto tra il MIT, la Regione Veneto, RFI, il Comune di Vicenza e la CCIAA di Vicenza, un Protocollo d'Intesa con il quale le parti hanno convenuto, al fine di ridurre i costi di realizzazione dell'opera, di adottare – rispetto a quanto previsto dalla delibera CIPE n. 94/2006 di approvazione del Progetto Preliminare – una diversa soluzione di tracciato per la tratta Montebello Vicentino – Vicenza – Grisignano di Zocco, i cui elementi caratterizzanti erano i seguenti:

attraversamento del territorio vicentino in affiancamento all'esistente linea storica Milano – Venezia;

eliminazione delle gallerie di Altavilla Vicentina (ad ovest di Vicenza) e di sottoattraversamento di Vicenza;

realizzazione delle nuove stazioni Vicenza Fiera (a servizio del traffico AV,

regionale e merci) e Vicenza Tribunale (a servizio del traffico regionale e interregionale, con contestuale sistemazione idraulica della zona circostante);

interramento della linea storica e della linea AV/AC in zona Ferrovieri quale intervento di « ricucitura urbana ».

Con tale Protocollo, RFI si è impegnata a procedere, entro il 29 novembre 2014, alla redazione di uno Studio di fattibilità sulla nuova soluzione progettuale proposta dagli enti locali, Studio che è stato approvato dalla Regione Veneto e dal Comune di Vicenza, con prescrizioni e osservazioni, a gennaio 2015.

I successivi approfondimenti hanno evidenziato, per l'attraversamento di Vicenza, oneri eccedenti quelli previsti dallo Studio di fattibilità, sia per l'introduzione di ulteriori o diverse opere non previste nello Studio stesso, sia per le difficoltà realizzative in ambito urbano, che hanno reso necessario ricercare una nuova soluzione per l'attraversamento della città, al fine di ridurre il costo e gli oneri dell'opera nell'obiettivo primario del Protocollo di Intesa.

Al fine di superare le criticità esposte, in data 29-30 ottobre 2015 il MIT, la Regione Veneto, RFI, il Comune di Vicenza e la CCIAA di Vicenza hanno quindi sottoscritto un Addendum al citato Protocollo, con il quale è stato convenuto, tra l'altro, di procedere ad un'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l'attraversamento di Vicenza, al fine di definire gli elementi fondamentali del tracciato da adottare.

In aderenza all'Addendum, RFI ha trasmesso al comune di Vicenza l'analisi comparativa tra le possibili soluzioni alternative, di seguito sintetizzate:

soluzione 1) stazioni Vicenza Fiera e Tribunale e dismissione della stazione viale Roma, con interrimento della linee AV e storica in prossimità dell'attuale stazione;

soluzione 2) unica stazione in viale Roma e con tracciato della linea AV/AC in superficie e in affiancamento alla linea esistente;

soluzione 3) stazione in viale Roma e fermata a Vicenza Fiera e con tracciato della linea AV/AC in superficie e in affiancamento alla linea esistente.

Con delibera consiliare n. 30 del 30 giugno 2016, il comune di Vicenza ha individuato nella predetta Soluzione 3) la soluzione progettuale da sviluppare per la realizzazione dell'attraversamento di Vicenza.

Per quanto sopra, l'ipotesi progettuale dell'originario studio di prefattibilità proposto dagli enti locali interessati è stata superata dalla nuova soluzione approvata dal comune di Vicenza, che prevede il quadruplicamento in superficie e in stretto affiancamento alla linea esistente, mantenendo la stazione in viale Roma.

La nuova soluzione progettuale permetterà di conseguire un sostanziale contenimento dei costi di realizzazione rispetto alla soluzione prevista dalla delibera CIPE di approvazione del Progetto preliminare, che prevedeva il sottoattraversamento di Vicenza.

## ALLEGATO 3

**5-08504 Businarolo: Possibili conseguenze sull'efficienza del porto di Ancona derivanti dai limiti operativi e dall'inagibilità di alcune banchine.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Nel riprendere quanto già riferito nella seduta del 7 giugno scorso in risposta all'atto di sindacato ispettivo n. 5-07070 circa l'operatività delle banchine del porto di Ancona, aggiungo che con delibera del Presidente dell'Autorità Portuale di Ancona n. 103 del 14 luglio 2016, la gara per l'adeguamento strutturale della banchina n. 22 è stata definitivamente aggiudicata in capo all'Associazione Temporanea d'Imprese: Consorzio Stabile Progettisti Costruttori e Sikelia Costruzioni.

Al momento, in capo alle imprese costituenti la summenzionata A.T.I., sono in corso le relative verifiche antimafia, attivate dall'Autorità portuale di Ancona presso la Prefettura di competenza, per poter procedere alla stipula del relativo contratto di appalto prevista indicativamente per il corrente mese di settembre.

Circa la banchina n. 23, risulta essere in via di completamento il progetto esecutivo relativo all'intervento di adeguamento strutturale affinché l'infrastruttura venga a conseguire i requisiti tecnici rispondenti alle moderne esigenze dell'operatività portuale. L'Autorità portuale prevede di poter procedere all'avvio delle procedure di gara per l'affidamento dei lavori medesimi nel corso dell'anno 2017.

Confermo anche che per la nuova banchina d'ormeggio n. 26, secondo le vigenti disposizioni legislative e in relazione alla tipologia di attività a cui essa è oggi destinata non si rendono necessari dispositivi fissi antincendio né certificazioni specifiche in materia di prevenzione incendi; infatti la stessa è stata posta in esercizio per le attività portuali connesse ai traffici mercantili per le quali la stessa banchina è stata concepita, progettata, costruita e regolarmente collaudata.

## ALLEGATO 4

**5-08632 De Lorenzis: Presenza a bordo dei treni di defibrillatori e di personale qualificato al loro utilizzo.****5-08723 Spessotto: Presenza a bordo dei treni di defibrillatori e di personale qualificato al loro utilizzo.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente alle interrogazioni degli onorevoli De Lorenzis e Spessotto in quanto vertono su medesimo argomento.

Gli onorevoli manifestano la necessità di prevedere, nel contesto di un servizio di assistenza sanitaria e di pronto intervento ai passeggeri, la dotazione di attrezzature mediche quali i defibrillatori (DAE) su tutti i treni viaggiatori, oltre i treni Trenitalia AV Frecciarossa e i treni Italo di NTV, nei quali sono già previste.

Le preoccupazioni manifestate sono determinate da finalità sostanziali di tutela della salute in occasioni di emergenza e di criticità, quali possono presentarsi in un viaggio ferroviario non solo agli utenti ma anche allo stesso personale.

Preliminarmente, circa il decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012, la stessa Agenzia ha precisato che tale decreto ha attribuito al Capotreno compiti riguardanti esclusivamente la sicurezza della circolazione dei treni; si tratta sostanzialmente di attribuzioni relative all'incarozzamento dei passeggeri, al corretto funzionamento delle porte e ad altri elementi tecnici connessi con la regolare marcia del treno.

Inoltre, l'ANSF ha precisato che pur avendo effettivamente incoraggiato tutte le imprese ferroviarie che effettuano il trasporto di persone a dotare i propri treni di DAE non ha mai disciplinato nulla in materia di primo soccorso e relative abilitazioni, né ha mai individuato il personale di bordo incaricato di utilizzare i defibrillatori.

Tali materie, infatti, esulano dalle proprie competenze e rientrano invece nell'organizzazione che ciascuna impresa ferroviaria si dà autonomamente nel rispetto del punto 1.6 del Regolamento per la circolazione ferroviaria, emanato con il citato decreto.

Al riguardo, Trenitalia ha fatto presente che, proprio al fine di aumentare il livello di sicurezza a bordo treno, ha iniziato a introdurre apparecchi defibrillatori sui propri convogli.

La diffusione delle predette apparecchiature ha privilegiato, in una prima fase, il servizio ferroviario svolto dai treni Frecciarossa Fast che, circolando su tracciato AV dedicato e non effettuando fermate intermedie, hanno meno possibilità di ottenere un tempestivo intervento medico su ambulanza in caso di necessità, rispetto ad altre tipologie di servizi – come Intercity e Regionali – che effettuano frequenti fermate e utilizzano linee che si sviluppano in prossimità di centri abitati, dotati di presidi medici.

Nel considerare l'iniziativa assolutamente importante per salvaguardare la vita dei cittadini, si rappresenta che è in atto una implementazione di tale strumentazione sul parco rotabile; infatti Trenitalia sta già provvedendo a installare i defibrillatori sui treni Frecciabianca e sono stati raggiunti accordi tra l'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie e Polfer per l'installazione dei defibrillatori in tutte le stazioni. Si assicura peraltro l'interessamento del MIT al fine di un progressivo aumento di tali dotazioni a bordo del parco rotabile circolante.

ALLEGATO 5

**5-08952 Spessotto: Sospensione da parte di Trenitalia della possibilità di effettuare abbonamenti sui treni ad alta velocità.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto, l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, norma istitutiva dell'Autorità di regolazione dei trasporti, prevede, tra l'altro, alla lettera e) del comma 2 che la medesima Autorità provveda a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto.

Nell'ambito di tale competenza, la medesima Autorità ha adottato la delibera n. 54 dell'11 maggio 2016 per definire il contenuto minimo dei diritti, anche di natura risarcitoria, che i passeggeri in possesso di titoli di viaggio prepagati per spostamenti ripetuti tra determinate città, con validità temporalmente definita, possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad alta velocità.

Tale delibera prevede che le disposizioni introdotte entreranno in vigore il 1° gennaio 2017; entro tale termine le imprese ferroviarie dovranno adeguare le proprie condizioni generali di trasporto e i propri documenti informativi alle predette disposizioni e porre in essere quanto necessario per ottemperare alle misure regolatorie.

Fra le principali misure adottate si segnalano quelle relative al diritto all'informazione, all'utilizzo degli abbonamenti, ai rimborsi e agli indennizzi.

Specificamente, l'articolo 2 – *Diritto all'informazione* – prevede il contenuto minimo delle informazioni che i gestori dei servizi devono fornire ai passeggeri, sin dal primo contatto e per tutta la durata dell'offerta commerciale, in relazione alle caratteristiche e alla modalità di fruizione

degli abbonamenti. L'obiettivo è garantire agli utenti interessati all'acquisto di un abbonamento la disponibilità di un nucleo essenziale di informazioni sulle caratteristiche e le modalità di fruizione del titolo di viaggio, tali da consentire una scelta commerciale consapevole e informata. In particolare, i gestori dovranno rendere noto il numero di posti che, per ciascuna tratta, per ciascun treno e per ciascun senso di marcia sono oggetto dell'offerta commerciale.

Quindi, affinché sia rivolta l'opportuna attenzione alle esigenze di trasporto nell'organizzazione dell'offerta, l'articolo 3 – *Diritti all'utilizzo degli abbonamenti* – prevede che le imprese ferroviarie proponenti un'offerta commerciale di abbonamento garantiscano che la loro organizzazione sia adeguata alle esigenze di trasporto dei titolari di abbonamento.

Sulla questione, nel ricordare che rientra nell'autonomia delle singole imprese stabilire le condizioni di accesso ai servizi di trasporto e i relativi prezzi, trattandosi di servizi effettuati in regime di mercato e non essendo oggetto di alcun corrispettivo pubblico, Trenitalia ha informato che sta valutando la situazione al fine di assumere le opportune determinazioni, in linea con l'esigenza di assicurare la sostenibilità economica dei collegamenti AV dalla stessa gestiti, soprattutto alla luce dell'impatto economico della predetta delibera ART.

Appare opportuno evidenziare che i dati di traffico dell'AV, soprattutto nella direttrice Roma-Milano, stanno subendo un forte rallentamento con tassi di crescita minimali. Inoltre, gli abbonati AV tendono, per evidenza storica, ad occupare o anche

solo prenotare tragitti e percorrenze molto brevi (es. Roma-Napoli o Firenze-Bologna) determinando conseguentemente perdite per le imprese ferroviarie che non riescono, di conseguenza, a realizzare il riempimento dei treni per tutto l'itinerario degli stessi da origine a destinazione (ad esempio, un utente della tratta Torino-Napoli potrebbe essere costretto a individuare soluzioni alternative a causa dell'elevato numero di pendolari sul segmento Torino-Milano).

La tematica riveste indubbiamente carattere di estrema importanza per le evidenti ricadute economiche sugli utenti del trasporto e sulle imprese, per tale motivo sarà cura del MIT porre in essere ogni azione utile all'individuazione di possibili soluzioni che tutelino i diritti dei consumatori rispettando, al contempo, l'esigenza dei soggetti esercenti il servizio di assicurare la sostenibilità economica dell'attività di trasporto dagli stessi effettuata.

## ALLEGATO 6

**5-07185 Artini: Modalità di finanziamento e di realizzazione dei lavori di ampliamento dell'aeroporto di Firenze.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Il decreto del Presidente della Repubblica n. 201/2015 classifica gli scali di Firenze/Pisa tra gli aeroporti di particolare rilevanza strategica per il bacino di traffico Centro Nord, a condizione che si realizzi la gestione unica e integrata degli stessi.

Riferisce ENAC che le prospettive di sviluppo del bacino di traffico considerato, anche in ragione del quadro di riferimento europeo delineato dalle reti TEN-T e dalle relative stime di crescita di medio/lungo periodo portano a ritenere che il bacino di traffico del Centro Nord possa generare una domanda di circa 27 milioni di passeggeri/anno all'orizzonte temporale del 2030, di cui circa 11-12 milioni riconducibili agli aeroporti toscani.

Per poter soddisfare tale domanda di traffico nella fase di definizione dei Master Plan dell'aeroporto di Firenze e di Pisa sono state valutate le loro peculiarità/potenzialità e i rispettivi limiti per la crescita.

Lo scalo di Pisa, aeroporto militare aperto al traffico civile, è classificato dal Ministero della difesa come M.O.B. – *Main Operating Base*; le finestre operative e i livelli capacitivi concessi all'attività civile, in termini di movimenti/ora, fanno ritenere che al 2030 il volume di traffico sarà di circa 7 milioni passeggeri/anno, a seguito della realizzazione di una serie di interventi di potenziamento che riguarderanno principalmente l'area terminal.

Quindi la restante quota di offerta di traffico, riconducibile alla Regione Toscana, dovrà essere garantita dall'aeroporto di Firenze Peretola.

In tale ottica, nel Master Plan dell'aeroporto di Firenze, approvato tecnica-

mente dall'ENAC e al momento all'esame della Commissione tecnica per la verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, sono stati definiti una serie di interventi infrastrutturali necessari per far raggiungere allo scalo il volume di traffico previsto.

La dotazione e la configurazione infrastrutturale dello scalo conseguita con le opere previste nel Master Plan garantisce il soddisfacimento della domanda anche nel lungo periodo.

Tra gli interventi previsti nel Master Plan dell'aeroporto di Firenze, l'opera maggiormente significativa e qualificante è rappresentata dalla realizzazione della nuova infrastruttura di volo che consente di superare i limiti operativi dovuti all'attuale pista caratterizzata da una lunghezza non sufficiente e da una situazione orografica dell'intorno aeroportuale non adeguata alle necessità di sviluppo dello scalo fiorentino.

Per quanto riguarda la tematica dei piani di rischio, ENAC evidenzia che al momento lo scalo di Firenze non è dotato di tali piani, introdotti dal Codice della Navigazione nel 2006; solo recentemente i Comuni interessati hanno trasmesso all'ENAC per l'istruttoria di competenza la relativa documentazione redatta tenendo conto dell'attuale pista di volo. Nell'istruttoria della documentazione l'Ente terrà conto dei rispetto delle linee guida in materia contenute nel Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti. Il piano di rischio dovrà in seguito essere redatto dai Comuni territorialmente interessati anche per la nuova pista di volo e presentato all'ENAC prima della sua adozione da parte degli stessi.

Con riferimento ai fondi necessari per la realizzazione delle opere previste dal Master Plan, si precisa che l'investimento previsto ammonta a circa euro 332 milioni, di cui oltre la metà sicuramente a carico della società di gestione dell'aeroporto di Firenze.

Per quanto concerne i fondi pubblici, al momento risultano previsti, a valere sull'annualità 2018, euro 50 milioni, assegnati con decreto interministeriale MIT/MEF n. 82 del 4 marzo 2015 di cui all'articolo 3, comma 2, lettera c) del decreto sblocca Italia.

Altri fondi, pari a 50 milioni di euro, saranno resi disponibili a valere sulle risorse del bilancio di ENAC da destinare alla realizzazione di infrastrutture strategiche; la società di gestione ha rappresen-

tato la necessità di un finanziamento ulteriore per 50 milioni di euro ai fini della sostenibilità economico finanziaria degli interventi infrastrutturali programmati attualmente all'esame.

In ogni caso, occorre evidenziare che l'erogazione effettiva dei contributi pubblici risulta subordinata al preventivo esame di compatibilità con le regole UE in materia di aiuti di Stato da parte della Commissione europea.

Infatti, i nuovi orientamenti in materia di aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree prevedono la possibilità di stanziare finanziamenti sia per il funzionamento che per gli investimenti infrastrutturali, nell'osservanza delle condizioni di compatibilità richiamate negli orientamenti stessi.