

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-01045 Fregolent: Gravi conseguenze per l'aeroporto di Torino Caselle derivanti dalla progressiva riduzione di voli da parte della compagnia aerea Alitalia	66
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	70
5-02345 Crivellari: Prolungamento del sottopasso della stazione ferroviaria di Rovigo	67
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	71
5-03593 Gribaudo: Disagi per la mobilità conseguenti alle chiusure temporanee dei valichi internazionali del Colle di Tenda e del Colle della Maddalena	67
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	72
5-03714 Artini: Potenziamento del sistema aeroportuale toscano, con particolare riguardo all'ampliamento dello scalo di Firenze Peretola	68
ALLEGATO 4 (Testo della risposta)	75
5-03715 Artini: Monodirezionalità della nuova pista dell'aeroporto di Firenze Peretola e conseguente limitazione del sorvolo della città ai soli casi di emergenza	68
ALLEGATO 5 (Testo della risposta)	77
5-04035 Catalano: Mancata emanazione del decreto ministeriale volto a definire le caratteristiche di omologazione e installazione dei cosiddetti « semafori intelligenti »	68
ALLEGATO 6 (Testo della risposta)	79
INDAGINE CONOSCITIVA:	
Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.	
Audizione di rappresentanti di Club DAB Italia S.c.p.a.	69
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	69

INTERROGAZIONI

Giovedì 8 gennaio 2015. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.

La seduta comincia alle 13.30.

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

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

Così rimane stabilito.

5-01045 Fregolent: Gravi conseguenze per l'aeroporto di Torino Caselle derivanti dalla progressiva riduzione di voli da parte della compagnia aerea Alitalia.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Silvia FREGOLENT (PD), replicando, segnala che la propria interrogazione era stata presentata da parecchio tempo e che, anche in relazione alle vicende che hanno interessato Alitalia, di frequente sono stati messi in discussione e ridimensionati i collegamenti tra l'aeroporto di Torino e le regioni meridionali. Ritiene che ciò sia particolarmente grave, in primo luogo per il fatto che tali decisioni di fatto limitano le possibilità di connessione di ampie aree del territorio dell'Italia meridionale, in particolare delle aree non raggiunte dall'alta velocità. In secondo luogo osserva che, per i flussi migratori che si sono rivolti verso la città di Torino, una parte importante della popolazione residente in tale città è legata, anche per ragioni di parentela, all'Italia meridionale e per queste famiglie la riduzione dei collegamenti aerei rappresenta una seria difficoltà. Si dichiara pertanto parzialmente soddisfatta dalla risposta. Nel condividere infatti il richiamo ai principi della liberalizzazione del settore del trasporto aereo e dell'autonomia di decisione delle compagnie aeree private, osserva tuttavia che le scelte di disimpegno compiute da Alitalia per quanto riguarda l'aeroporto di Torino non sono state controbilanciate dalla intensificazione dell'attività di altre compagnie. Per le ragioni indicate nella propria replica auspica pertanto un intervento di sensibilizzazione da parte del Governo nei confronti di Alitalia. Osserva infatti che pur trattandosi oggi di una società privata, i problemi e le esigenze di tale società, in quanto *ex* compagnia di bandiera, hanno ricevuto una particolare considerazione anche a livello delle decisioni assunte dall'esecutivo; auspica pertanto che, nella programmazione delle attività di tale società, si voglia tener conto anche di aspetti di interesse generale come quelli evidenziati nella propria interrogazione relativamente ai collegamenti da e per l'aeroporto di Torino.

5-02345 Crivellari: Prolungamento del sottopasso della stazione ferroviaria di Rovigo.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Diego CRIVELLARI (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta.

5-03593 Gribaudo: Disagi per la mobilità conseguenti alle chiusure temporanee dei valichi internazionali del Colle di Tenda e del Colle della Maddalena.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Chiara GRIBAUDO (PD), replicando, evidenzia che la propria interrogazione era stata presentata nel settembre scorso e che nel frattempo, rispetto alle problematiche in essa evidenziate, sono stati effettuati progressi in virtù anche dell'impegno di ANAS, degli enti locali coinvolti, delle associazioni di categoria e dell'attività di coordinamento svolta dalla Prefettura di Cuneo. Osserva peraltro che, per quanto concerne in particolare il valico del Colle di Tenda, sarebbe opportuno per il futuro che il tavolo di coordinamento fosse convocato e avviasse la propria attività ben prima di quanto è accaduto nel 2014, quando il tavolo si è riunito nel mese di dicembre. Una anticipata convocazione del tavolo di coordinamento permetterebbe infatti di affrontare in modo assai più efficace i problemi che possono successivamente presentarsi nella stagione invernale. È consapevole che, per quanto concerne invece il valico del Colle della Maddalena, sussistono difficoltà particolari, quali quelle richiamate nella risposta. Ritiene comunque necessario che si abbia piena consapevolezza dei disagi che la limitata transitabilità di tale valico comporta e degli effetti negativi che produce rispetto alle attività economiche e turistiche del territorio e auspica pertanto che siano assunte tutte le iniziative idonee per permettere che il valico sia transitabile quanto più ampiamente possibile. In conclusione, nel dichiararsi soddisfatta della risposta, ribadisce il proprio impegno a monitorare gli sviluppi delle questioni evidenziate nella propria interrogazione anche con ulteriori atti di sindacato ispettivo.

5-03714 Artini: Potenziamento del sistema aeroportuale toscano, con particolare riguardo all'ampliamento dello scalo di Firenze Peretola.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Massimo ARTINI (Misto), replicando, si dichiara soddisfatto per l'ampiezza dell'esposizione dei vari elementi rilevanti rispetto al tema del potenziamento dell'aeroporto di Firenze, sollevato nella propria interrogazione; non ritiene tuttavia di poter condividere le valutazioni conclusive che, sulla base di tali elementi, sono state fornite nella risposta. Osserva in particolare che l'aeroporto di Pisa registra un volume di traffico che è circa il doppio di quello dell'aeroporto di Firenze e, soprattutto, dispone di un'area che, anche sotto il profilo morfologico, risulta molto più idonea allo sviluppo dell'aeroporto. Occorre sicuramente tener conto degli elementi relativi, per quanto concerne l'aeroporto di Pisa, allo *status* di aeroporto militare aperto al traffico civile che sono sottolineati nella risposta. Tali elementi non hanno peraltro impedito la crescita dell'aeroporto né sembrano impedirne in futuro un ulteriore sviluppo. Per quanto riguarda le considerazioni contenute nella risposta in merito ai finanziamenti assegnati all'aeroporto di Firenze, che è controllato da una *holding* argentina, si riserva di verificare che il limite di finanziamento del 50 per cento indicato nella risposta stessa, trovi effettiva corrispondenza nelle prescrizioni della normativa dell'Unione europea.

5-03715 Artini: Monodirezionalità della nuova pista dell'aeroporto di Firenze Peretola e conseguente limitazione del sorvolo della città ai soli casi di emergenza.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Massimo ARTINI (Misto), replicando, osserva che la risposta fornisce un complesso di informazioni che già risultavano disponibili. Non si offre invece alcuna indicazione riguardo al rispetto del limite minimo del 95 per cento fissato dall'ICAO in relazione al coefficiente di utilizzazione della pista, dal momento che i valori che si registrano attualmente, e che sembrano prevedibili anche per il futuro, si attestano su un livello non superiore al 90 per cento. Rileva in proposito che se permangono significative limitazioni riguardo alla possibilità di atterrare a Firenze, non è chiaro come sia possibile far fronte all'incremento di 4 milioni di passeggeri, relativamente al volume di traffico complessivo degli aeroporti di Pisa e di Firenze, che, come indicato nella risposta alla propria precedente interrogazione, è atteso per il 2030. Ritiene che questo sia l'elemento essenziale sulla base del quale valutare la scelta di programmare la realizzazione di una nuova pista nell'aeroporto di Firenze. Non avendo ricevuto elementi idonei a verificare questo aspetto, preannuncia che tornerà nuovamente a sollecitarli, anche con ulteriori interrogazioni.

5-04035 Catalano: Mancata emanazione del decreto ministeriale volto a definire le caratteristiche di omologazione e installazione dei cosiddetti « semafori intelligenti ».

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Ivan CATALANO (Misto-PSI-PLI), replicando, si dichiara soddisfatto per la risposta e auspica che il Governo proceda quanto più tempestivamente possibile all'adozione del decreto ministeriale che, ai sensi dell'articolo 60 della legge n. 120 del 2010, deve definire le caratteristiche per l'omologazione e per l'installazione di dispositivi che permettano di visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci dei nuovi impianti semaforici.

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

La seduta termina alle 14.10.

INDAGINE CONOSCITIVA

Giovedì 8 gennaio 2015 — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO.

La seduta comincia alle 14.10.

Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.

Audizione di rappresentanti di Club DAB Italia S.c.p.a.

(Svolgimento e conclusione).

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la tra-

missione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce quindi l'audizione.

Sergio NATUCCI, *Direttore operativo di Club DAB Italia S.c.p.a.*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Ivan CATALANO, *presidente*, ringrazia i rappresentanti di Club DAB Italia S.c.p.a. per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.40.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.40 alle 14.50.

ALLEGATO 1

5-01045 Fregolent: Gravi conseguenze per l'aeroporto di Torino Caselle derivanti dalla progressiva riduzione di voli da parte della compagnia aerea Alitalia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta ai quesiti posti dagli onorevoli interroganti circa i collegamenti aerei nello scalo di Torino Caselle, occorre premettere che il mercato del trasporto aereo trova a livello comunitario la propria disciplina nel Regolamento n. 1008/2008 del 24 settembre 2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, recante norme comuni per le prestazioni di servizi aerei nella comunità.

In base a tale Regolamento, che si pone come finalità quella di governare in modo uniforme il graduale e progressivo processo di liberalizzazione del trasporto aereo attraverso la definizione di regole certe e comuni a tutti gli operatori del settore, i vettori titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea hanno la possibilità di scegliere le rotte sulle quali operare e di fissare le tariffe aeree per il trasporto passeggeri e merci.

In altri termini, le compagnie aeree godono di piena autonomia nel determinare le proprie scelte concernenti tipologie, modalità e frequenze, secondo la rispettiva convenienza economica e commerciale; pertanto, non sono possibili in-

terventi da parte dell'amministrazione tesi ad influenzare le scelte operate dalle singole imprese.

Quanto agli specifici collegamenti aerei operati in regime di oneri di servizio pubblico tra il capoluogo piemontese e Alghero e Reggio di Calabria, è opportuno precisare quanto segue.

Sulla tratta Alghero-Torino Caselle e viceversa, risultano ancora imposti oneri di servizi pubblici; in particolare, il finanziamento degli oneri relativi ai collegamenti con la Sardegna è interamente a carico della regione Sardegna, in applicazione dell'articolo 1, comma 837, della legge finanziaria per l'anno 2007, e successivo protocollo di intesa del 7 settembre 2010 fra MIT, ENAC e regione Sardegna.

Ad oggi detto collegamento è operato dal vettore Meridiana Fly in regime onerato senza compensazione finanziaria.

Mentre, per la rotta Reggio Calabria-Torino Caselle e viceversa, informo che lo scorso 12 febbraio, su richiesta della regione Calabria, il MIT ha provveduto a far cessare gli effetti del decreto ministeriale del 23 marzo 2011 che imponeva oneri di servizio pubblico su tale rotta, al fine di renderne libero il mercato.

ALLEGATO 2

5-02345 Crivellari: Prolungamento del sottopasso della stazione ferroviaria di Rovigo.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento al prolungamento del sottopassaggio della stazione ferroviaria di Rovigo fino in via Chiarugi, sono state assunte informazioni presso la società Ferrovie dello Stato Italiane la quale, riprendendo quanto riportato dallo stesso onorevole interrogante, specifica che:

l'unica richiesta per la realizzazione di tale opera è pervenuta, nel luglio 2013, da parte della Società Gestioni Globali srl, nella persona dell'amministratore;

tale richiesta era indirizzata sia agli uffici di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che al comune di Rovigo;

il successivo 4 ottobre, RFI ha risposto alla società richiedente, e per conoscenza al comune di Rovigo, comunicando che un tale intervento non rientrava fra le proprie priorità. Tuttavia, restava disponibile a partecipare a tavoli di trattativa per eventuali studi di fattibilità, subordinatamente all'interesse esplicito del comune nonché alla sua partecipazione economica all'intervento.

Infine, assicuro che il MIT avrà cura di istituire apposito tavolo tecnico di confronto qualora i soggetti interessati alla realizzazione del sottopasso ne facciano richiesta.

ALLEGATO 3

5-03593 Gribaudo: Disagi per la mobilità conseguenti alle chiusure temporanee dei valichi internazionali del Colle di Tenda e del Colle della Maddalena.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per rispondere compiutamente ai quesiti posti dagli onorevoli interroganti circa i lavori che interessano il Tunnel di Tenda e il Colle della Maddalena, sono state assunte informazioni presso i competenti uffici del MIT e la società ANAS.

Il passaggio attraverso il valico del Colle di Tenda consente il collegamento diretto dalla Pianura Padana (province di Cuneo e Torino) alla Costa Azzurra, attraverso le propaggini occidentali delle Alpi Marittime, lungo la valle Vermentina (Italia) e quella della Roya (Francia).

Il progetto dei lavori di costruzione del nuovo tunnel del Colle di Tenda e delle opere accessorie nasce dalle indicazioni espresse dalla Commissione intergovernativa per il miglioramento dei collegamenti franco-italiani nelle Alpi del sud (CIG) e prevede la realizzazione di una nuova canna monodirezionale e l'allargamento del traforo esistente, oltre all'adeguamento della viabilità di accesso sul versante francese, mediante l'eliminazione di due dei quattro tornanti attualmente esistenti.

L'Accordo di Parigi del 12 marzo 2007 prevede che l'importo complessivo dell'intervento, di circa 210 milioni di euro, sia suddiviso per il 58,35 per cento a carico dell'Italia e per il 41,65 per cento a carico della Francia.

Il progetto esecutivo è stato approvato dall'ANAS il 18 novembre 2013 e, successivamente, dalla CIG, con presa d'atto da parte dei governi italiano e francese.

Al fine di evitare l'interruzione del collegamento tra i due versanti, i lavori,

consegnati il 23 novembre 2013 e con ultimazione fissata al 20 febbraio 2020, sono stati articolati in fasi temporali distinte:

fase 1: realizzazione della nuova canna Italia-Francia e utilizzo dell'attuale tunnel con doppio senso di circolazione. L'ultimazione e la messa in esercizio sono programmate per luglio 2017;

fase 2: alesaggio del tunnel esistente e utilizzo della nuova canna con doppio senso di circolazione. L'ultimazione è stabilita per febbraio 2020.

Nella fase 1, prima dell'inizio dello scavo della nuova galleria, nel tratto del tunnel esistente sia su lato italiano che francese, la progettazione esecutiva ha previsto interventi di alleggerimento del carico idrico sotterraneo nell'area che sarà interessata dallo scavo della nuova galleria, così da limitare il rischio di rallentamento nell'avanzamento dei lavori e della sicurezza delle maestranze.

Tali interventi consistono in drenaggi radiali di lunghezza variabile tra 15 e 40 metri, ubicati in modo da intercettare la massima quantità di acqua presente nell'ammasso roccioso.

Prima dell'avvio delle attività di drenaggio, l'ANAS ha coinvolto le prefetture di Cuneo e Nizza al fine di concordare le soluzioni ottimali per la gestione del traffico durante la fase più critica.

Per minimizzare gli impatti negativi per i territori coinvolti, è stata attivata una

rete di informazione e ascolto delle esigenze locali; a tal fine, il 25 giugno 2014, presso il comune di Limone Piemonte (Cuneo), si è tenuta una riunione congiunta italo-francese alla quale hanno partecipato gli amministratori pubblici locali e gli operatori economici dei due versanti: in tale sede è stato concordato un calendario di chiusure notturne al traffico del tunnel, come da tabella che deposito agli atti.

Quanto, poi, all'allagamento del tunnel accaduto nella notte tra l'11 e il 12 settembre 2014 nella tratta francese della strada statale 20 compresa tra i km 3+180 e 3+380, questo ha determinato un leggero ritardo sull'orario programmato di riapertura del tunnel, in quanto le perforazioni hanno intercettato un flusso d'acqua che, considerata la natura dell'acquifero, non poteva essere prevista nella sua portata improvvisa; di conseguenza, le attività di convogliamento nelle tubazioni verso l'imbocco del versante francese hanno richiesto un tempo maggiore rispetto a quanto pianificato.

I successivi fenomeni di filtrazione lungo la calotta della galleria hanno richiesto un approfondimento delle attività di verifica delle condizioni di sicurezza e la necessità di approntare tutti gli interventi necessari per l'evacuazione delle acque di percolazione; ciò ha determinato l'ulteriore chiusura al traffico della galleria, fino alle ore 6 di martedì 16 settembre.

Per quanto detto, è evidente con quale attenzione la locale prefettura e l'ANAS seguono l'avanzamento dei lavori, nel rispetto delle esigenze dei territori e in accordo con le amministrazioni e le realtà locali. Infatti, come riferisce la prefettura di Cuneo, lo scorso 10 dicembre 2014 si è tenuta apposita riunione informativa con il Tavolo di coordinamento e concertazione delle iniziative legate ai lavori del nuovo tunnel di Tenda, coordinato dalla Confcommercio e composto dai sindaci della Valle Vermenagna e dalle associazioni provinciali di categoria, durante la quale i vertici dell'ANAS – Compartimento della viabilità per il Piemonte

hanno presentato un Piano di comunicazione specificatamente predisposto per superare le problematiche di informazione del territorio sui lavori al nuovo tunnel di Tenda.

Per quanto attiene, invece, alle problematiche relative al valico del Colle della Maddalena (in corrispondenza del confine di Stato tra Italia e Francia), devo ricordare che per la sua configurazione orografica e la mancanza di vegetazione, durante le nevicate invernali, è costantemente interessato da fenomeni valanghivi che pongono in serio pericolo la circolazione e la sicurezza stradale.

Pertanto, tutte le chiusure al traffico della strada statale 21 « della Maddalena » vengono predisposte a scopo cautelativo, avvalendosi anche del parere della competente commissione valanghe, al fine di evitare epiloghi drammatici sulla sicurezza dell'utenza.

Da ultimo, la prefettura di Cuneo riferisce che, lo scorso 9 dicembre, si è tenuta una riunione di coordinamento per l'esame della bozza di convenzione per l'applicazione del cosiddetto P.I.D.A.V. (Piano di intervento per il distacco artificiale delle valanghe). La convenzione consentirà l'applicazione in via sperimentale di tale Piano, con l'obiettivo di garantire la transitabilità del Colle della Maddalena nel corso di questa stagione invernale.

CALENDARIO DELLE CHIUSURE NOTTURNE AL TRAFFICO DEL TUNNEL

Dalle ore 22:00 del lunedì alle ore 06:00 del sabato, a partire dalla metà del mese di luglio e fino alla metà del mese di settembre 2014, eccetto prefestivi e festivi francesi e italiani;

dalle ore 19:00 del 15 settembre 2014 alla ore 06:00 del 15 dicembre tutte le notti compresi i finesettimana, festivi e

prefestivi francesi e italiani, ad eccezione del 5, 6, 7 e 8 dicembre 2014, nonché per i mesi di ottobre e novembre 2014 dalle ore 19:00 del martedì alle ore 06.00 del venerdì;

dalle ore 22:00 del 15 dicembre 2014 alle ore 06:00 del 23 dicembre 2014, eccetto prefestivi e festivi francesi e italiani;

dal 24 dicembre 2014 al 6 gennaio 2015 nessuna chiusura;

dalle ore 22.00 del 7 gennaio 2015 alle ore 06.00 di sabato 31 gennaio 2015 sarà istituito divieto di circolazione totale dalle ore 22.00 alle ore 06.00 del mattino, tutte le notti della settimana dal lunedì al venerdì mattina ovvero: i lunedì, martedì, mercoledì e giovedì eccetto prefestivi e festivi francesi e italiani.

ALLEGATO 4

5-03714 Artini: Potenziamento del sistema aeroportuale toscano, con particolare riguardo all'ampliamento dello scalo di Firenze Peretola.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo ai quesiti posti dagli onorevoli interroganti circa l'opportunità e la giustificabilità del potenziamento dell'aeroporto di Firenze, anche attraverso la realizzazione di una nuova pista, che garantisca al contempo la strategicità dell'aeroporto di Pisa.

Al riguardo vorrei, innanzitutto, precisare il quadro delle sfide che attendono il complesso degli aeroporti europei nei prossimi anni, secondo le analisi elaborate dalla Commissione europea.

Tali sfide nascono dai profondi mutamenti in atto nel mercato internazionale del trasporto aereo quali: lo spostamento della crescita verso l'Asia e il Medio Oriente, la forte concorrenza internazionale da parte dei vettori provenienti da tali aree, in particolare dai Paesi del Golfo, che stanno perseguendo una politica di ingenti investimenti nelle infrastrutture aeroportuali e negli aeromobili, le operazioni di fusione tra le compagnie aeree mondiali di maggior peso, le politiche commerciali sempre più agguerrite da parte dei vettori *low cost*. Questi mutamenti, unitamente a una forte crescita della domanda di traffico internazionale proveniente dalle economie emergenti, determineranno, secondo le previsioni degli esperti e accolte dalla Commissione, il congestionamento dei maggiori aeroporti europei e una carenza di qualità delle infrastrutture e dei servizi.

È in questo quadro di insieme che vanno affrontate le scelte strategiche infrastrutturali anche nel nostro Paese,

guardando alle realtà locali in un'ottica di insieme a livello nazionale, europeo e internazionale.

Quest'ottica globale richiede strategie di sviluppo della rete aeroportuale nazionale rivolte a creare una visione di sistema che, tenendo conto della vocazione dei territori e delle potenzialità di crescita, miri a superare l'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale, che finisce con il determinare uno scarso sviluppo per tutti gli scali, e a incentivare, invece, la costituzione di reti o sistemi tra gli stessi scali per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibile specializzazione degli stessi.

In tale ottica di sviluppo integrato, in cui si muove il Piano nazionale degli aeroporti *in itinere*, sul quale si è instaurato un nuovo confronto con le regioni finalizzato al riesame delle esigenze infrastrutturali di ciascun aeroporto, in una logica di bacino territoriale al cui servizio operano gli scali e di possibili reti tra gli stessi. Si è così consolidato l'orientamento che il bacino territoriale del Centro-Nord possa sviluppare appieno le sue potenzialità, tenuto conto delle caratteristiche morfologiche del territorio interessato e della dimensione degli scali coinvolti, con due realtà aeroportuali da considerare strategiche: Bologna e Pisa/Firenze, purché tra questi ultimi si realizzi la piena integrazione societaria e industriale.

Solo qualora gli aeroporti di Pisa e Firenze costruiscano un modello di sinergia imprenditoriale sarà possibile, per il

sistema aeroportuale toscano, affrontare le sfide future sopra specificate e rispondere efficientemente al previsto aumento della domanda di traffico nel bacino.

In proposito, devo rammentare che, nel 2013, gli aeroporti di Pisa e Firenze hanno registrato complessivamente circa 6 milioni di passeggeri e che il traffico atteso al 2030 è di circa 10 milioni. A fronte di tale previsione di crescita, giova ricordare che l'aeroporto di Pisa presenta lo *status* di aeroporto militare aperto al traffico civile, con evidenti limitazioni al traffico commerciale, ivi inclusa una scarsa disponibilità di spazi tipicamente a servizio del trasporto aereo passeggeri come, ad esempio, quelli destinati a parcheggio degli aeromobili. La carenza di spazi presso tale aeroporto, nonché le limitazioni operative, non consentono di prevederne un potenziamento adeguato alla prevista crescita di traffico civile commerciale. Di qui l'esigenza di intervenire non solo sul potenziamento e miglioramento della qualità delle connessioni ferroviarie dello scalo di Pisa, sul rapporto con la città e le aeree circostanti ma, ferma restando la compatibilità del suo sviluppo con le attività dell'Aeronautica militare in ragione della strategicità che lo scalo riveste nel quadro della difesa nazionale, anche l'esigenza di intervenire sullo scalo di Firenze per superare le attuali criticità infrastrutturali dovute al posizionamento della pista esistente, che non consente l'utilizzo di aeromobili di maggiori dimensioni verso cui si sta orientando la maggior parte delle compagnie aeree più importanti a livello mondiale. La realizzazione di una nuova pista utilizzabile da tali aeromobili è la condizione necessaria per supportare le prospettive di crescita del traffico aereo nel bacino di riferimento e per consentire anche a Pisa di confermare il proprio ruolo strategico per il futuro.

Quanto alla compatibilità dello scalo di Firenze quale aeroporto strategico con le direttive europee, ricordo che, ai sensi del Regolamento europeo n. 1315/2013, tale aeroporto appartiene alla rete globale europea (TEN-T), così come lo scalo di Pisa.

Circa gli investimenti per potenziare l'aeroporto di Firenze, informo che la Comunicazione della Commissione europea n. 2014/C 99/03, riguardante gli aiuti di stato, ha stabilito che gli aeroporti con un traffico compreso tra 1 e 3 milioni di passeggeri/anno, come nel caso dell'aeroporto di Firenze, dovrebbero essere in grado di coprire la maggior parte dei propri costi di capitale. Gli orientamenti, nella citata Comunicazione, auspicano che siano elaborati programmi nazionali che rispecchino il contenuto degli orientamenti stessi. In detto documento si prevede anche l'intensità massima di aiuto agli investimenti espressa in percentuale (rispetto al costo totale degli investimenti relativi alle infrastrutture aeroportuali) in relazione alla dimensione dell'aeroporto, considerata sulla base del traffico medio dei passeggeri (passeggeri per anno). Secondo lo schema ivi contenuto, lo scalo di Firenze risulterebbe, pertanto, inserito nella fascia compresa tra 1 e 3 milioni di passeggeri/anno, poiché nell'anno 2013 ha registrato poco più di 1.900.000 passeggeri (dati ENAC e Assaeroporti). In ragione di ciò, il finanziamento che potrebbe essere ammesso quale aiuto di stato, relativamente alla parte inerente agli investimenti, potrebbe ammontare fino ad un massimo del 50 per cento degli investimenti soggetti all'aiuto, una volta rispettati tutti i requisiti e le procedure previste. Infine, ricordo che la Comunicazione non vieta gli aiuti di Stato per aeroporti situati entro una distanza di 100 chilometri da un aeroporto già esistente, prevedendone tuttavia l'obbligo di notifica.

ALLEGATO 5

5-03715 Artini: Monodirezionalità della nuova pista dell'aeroporto di Firenze Peretola e conseguente limitazione del sorvolo della città ai soli casi di emergenza.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai quesiti posti dagli onorevoli interroganti circa la realizzazione di una nuova pista di volo nello scalo aereo di Firenze, sono stati chiesti elementi informativi all'Ente Nazione Aviazione Civile (ENAC).

Il 3 novembre 2014 ENAC ha approvato il *master plan* dell'aeroporto di Firenze-Peretola con orizzonte temporale 2029, che prevede, tra l'altro, una nuova pista di volo avente una giacitura 12/30, coerente con gli studi condotti sul tema dallo stesso ente e già recepiti negli strumenti di pianificazione strategica a scala territoriale. L'approfondimento delle caratteristiche operative da attribuire alla nuova pista di volo ha permesso di contemperare i vari interessi: tra questi è essenziale citare lo sviluppo dello scalo di Firenze in accordo agli *standard* di sicurezza prescritti nonché la tutela dell'ambiente e del paesaggio circostante.

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

In effetti, l'attuale pista di volo non permette di sfruttare adeguatamente la capacità dello scalo, che risulta ridotta a causa delle caratteristiche morfologiche del territorio e che impatta, dal punto di vista ambientale, sul territorio circostante.

La scelta dell'ENAC è quindi ricaduta sull'orientamento 12/30, con pista ubicata sul lato nord dell'autostrada A11 e quasi parallela alla stessa, soluzione con aspetti positivi sia di carattere tecnico (aeronautico e territoriale) che economico.

Non vi è dubbio che l'operatività della nuova pista di volo è prevalentemente di tipo unidirezionale: le manovre di decollo, infatti, avvengono esclusivamente da Firenze verso Prato, mentre quelle di atterraggio avvengono tutte da Prato verso Firenze.

In virtù di ciò, la pista non è dotata di una via di rullaggio e si prevede una piazzola di inversione *back-track* in corrispondenza del fine pista lato Prato, necessaria per riportare l'aeromobile sul piazzale in caso di un decollo abortito o di un atterraggio di emergenza per cause tecniche.

In merito, poi, all'eventuale sorvolo di Firenze, l'Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo (ENAV) informa che, in base alle proprie valutazioni tecniche, questo potrà avvenire – secondo parametri internazionalmente stabiliti – unicamente nei casi in cui l'aeromobile sia impossibilitato a portare a termine l'avvicinamento e l'atterraggio per la nuova pista 12.

Per completezza d'informazione, ENAC segnala che l'esecutività del nuovo *master plan*, recentemente approvato in linea tec-

nica, è successiva ai pareri di compatibilità ambientale e urbanistica, in base alla vigente normativa di settore.

Pertanto ENAC avvierà le successive fasi procedurali, ossia la valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e presso il Ministero

dei beni e delle attività culturali, e quindi la procedura di conformità urbanistica.

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

ALLEGATO 6

5-04035 Catalano: Mancata emanazione del decreto ministeriale volto a definire le caratteristiche di omologazione e installazione dei cosiddetti « semafori intelligenti ».**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai quesiti posti dall'onorevole interrogante sono state chieste precise informazioni presso i competenti uffici del MIT.

Ad aggiornamento del precedente atto di sindacato ispettivo sul medesimo argomento, informo che si è in attesa di concludere le sperimentazioni già avviate con prototipi dei dispositivi finalizzati a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci dei nuovi impianti semaforici, come previsti dall'articolo 60, comma 1, della legge n. 120 del 2010.

Tali sperimentazioni hanno lo scopo di verificare i comportamenti degli utenti in relazione alla nuova modalità di esercizio degli impianti semaforici, e la compatibilità dei dispositivi con la norma europea armonizzata EN 12368 in relazione all'obbligo di marcatura CE per i semafori.

La sperimentazione si è ulteriormente protratta nel tempo in quanto si è ritenuto necessario valutare i dispositivi *count-down* in abbinamento alle luci di colore rosso e verde, oltre alla luce gialla già sperimentata con esito positivo.

Pertanto, si ritiene che l'emanazione del decreto previsto dal citato articolo possa avvenire entro il prossimo anno.

In merito, poi, agli impianti impiegati per regolare la velocità e gli impianti attivati dal rilevamento della velocità dei veicoli in arrivo, si è già avuto modo di riferire che questi non possono essere abbinati agli impianti semaforici, in quanto comporterebbero difformità rispetto alle prescrizioni di cui all'articolo 158 del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada).

Viceversa, è allo studio una norma per disciplinare le caratteristiche dei dispositivi che indicano la velocità tenuta dai veicoli in transito, quindi attivati dal rilevamento della velocità, per i quali, oltre alla previsione del richiamato articolo 60, non sono disponibili indicazioni circa le modalità di impiego e la attendibilità delle misure da eseguire, atteso che il dispositivo non potrà essere impiegato per accertamenti dell'eccesso di velocità.