

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-03887 Culotta: Gravi disagi nel trasporto ferroviario in Sicilia	112
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	117
5-04163 Fiorio: Mancata uniformità sul territorio nazionale delle regole di utilizzo del contrassegno per i veicoli al servizio di disabili	113
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	118
5-04199 Crivellari: Rischi per la sicurezza della circolazione derivanti dal malfunzionamento dei passaggi a livello sulla linea Rovigo-Chioggia	113
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	120
5-04258 Paolo Nicolò Romano: Rischi per la sicurezza dovuti al mancato funzionamento del sistema radar nell'aeroporto di Milano Linate	113
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	121
5-04401 Pili: Utilizzo da parte della società Tirrenia di navi a noleggio per lo svolgimento del servizio pubblico di continuità territoriale da e per la Sardegna	114
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	123
5-04419 Carrescia: Conseguenze negative sul sistema logistico locale e sull'economia regionale in caso di ridimensionamento di servizi forniti dall'ENAV nell'«Aeroporto delle Marche» di Falconara Marittima	114
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i>	125
5-04444 Culotta: Inefficienze nel servizio aereo prestato dalla compagnia aerea maltese Fly Hermes nel territorio nazionale, con particolare riguardo agli scali siciliani di Comiso e Palermo	115
<i>ALLEGATO 7 (Testo della risposta)</i>	127
INDAGINE CONOSCITIVA:	
Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.	
Audizione di rappresentanti dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	115
AVVERTENZA	116

INTERROGAZIONI

Mercoledì 25 febbraio 2015. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 9.

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.

5-03887 Culotta: Gravi disagi nel trasporto ferroviario in Sicilia.

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

titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Magda CULOTTA (PD) si dichiara parzialmente soddisfatta della risposta resa dal sottosegretario, che faceva riferimento a disagi e disservizi che sembrano essere stati superati e che attualmente si registrano in modo occasionale e non ripetuto come nel corso dell'anno passato. Sottolinea che i ritardi e le cancellazioni di corse ferroviarie che si sono verificate nei mesi scorsi hanno determinato un gravissimo disagio ai pendolari, agli studenti e in generale agli utenti che non hanno potuto raggiungere la propria destinazione, e auspica pertanto che possa essere valutata una forma di risarcimento da corrispondere a coloro che hanno subito danni a causa dei ripetuti malfunzionamenti oggetto dell'atto di sindacato ispettivo.

5-04163 Fiorio: Mancata uniformità sul territorio nazionale delle regole di utilizzo del contrassegno per i veicoli al servizio di disabili.

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

Massimo FIORIO (PD), replicando, fa presente che l'interrogazione nasce dal disagio dichiarato dai cittadini disabili che registrano numerose difficoltà rispetto al transito nelle aree ad accesso limitato nei vari comuni d'Italia. Osserva, infatti, che al di là delle disposizioni normative e regolamentari puntualmente richiamate dal rappresentante del Governo, si registra un'applicazione assai differenziata tra i diversi comuni, con conseguente confusione e disagio da parte di una categoria di cittadini la cui mobilità dovrebbe invece essere massimamente agevolata. Sollecita, quindi, il Governo a mettere in atto un intervento legislativo che semplifichi le modalità di transito e di accesso alle aree a traffico limitato a livello nazionale e auspica in ogni caso che siano intraprese tutte le opportune iniziative volte a far sì

che i comuni adottino modalità omogenee al riguardo.

5-04199 Crivellari: Rischi per la sicurezza della circolazione derivanti dal malfunzionamento dei passaggi a livello sulla linea Rovigo-Chioggia.

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

Diego CRIVELLARI (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la puntuale e dettagliata risposta fornita al proprio atto ispettivo, nel sottolineare che le attese prolungate e i disservizi richiamati nell'interrogazione sono superati solo parzialmente, prende atto con favore della volontà manifestata da RFI di un confronto con l'amministrazione comunale volto a migliorare le interferenze tra strada e ferrovia ed esprime apprezzamento per i miglioramenti tecnologici operati sulla tratta ferroviaria Rovigo-Chioggia, evidenziando che si tratta di una linea storica e di grande importanza per il territorio.

5-04258 Paolo Nicolò Romano: Rischi per la sicurezza dovuti al mancato funzionamento del sistema radar nell'aeroporto di Milano Linate.

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

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), replicando, si dichiara insoddisfatto per la risposta resa dal rappresentante del Governo, che a suo giudizio minimizza i fatti occorsi all'aeroporto di Milano Linate e riconduce i ripetuti ritardi e le cancellazioni dei voli ad inconvenienti di natura squisitamente tecnica. Sottolinea con preoccupazione il verificarsi ripetuto e ravvicinato di episodi di blocco della segnalazione radar nell'aeroporto, a suo giudizio assai gravi, come dimostra l'allerta

che riguardo ad essi viene manifestata in altri Paesi europei al loro verificarsi, ed auspica che la Commissione possa svolgere un'indagine conoscitiva volta ad approfondire le modalità di gestione del traffico aereo e i livelli di sicurezza osservati nella movimentazione degli aeromobili.

5-04401 Pili: Utilizzo da parte della società Tirrenia di navi a noleggio per lo svolgimento del servizio pubblico di continuità territoriale da e per la Sardegna.

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

Mauro PILI (Misto), replicando, si dichiara del tutto insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo. Giudica inaccettabile che il Governo dichiari la propria incompetenza sull'utilizzo di navi a noleggio per la gestione, da parte di Tirrenia, del servizio marittimo da e per la Sardegna, essendo oggetto di una convenzione che costa allo Stato 72 milioni di euro. Giudica del tutto insufficiente il controllo che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta operando sulla compagnia riguardo alla citata convenzione, come dimostra l'assenso alla rinegoziazione dei termini della stessa senza che ce ne fosse una reale necessità di bilancio, come dimostra l'attivo della società da ultimo dichiarato, che ha invece ridotto le corse, con grave peggioramento della qualità dei servizi per i cittadini. Ritiene invece che la compagnia Tirrenia stia di fatto aggirando le clausole della convenzione, utilizzando per tale trasporto esclusivamente navi a noleggio, e sottolinea con preoccupazione l'acquisto da parte della Moby Lines di quote della Tirrenia, in quanto determinerebbero un monopolio di fatto delle rotte sarde, violando i divieti posti in sede europea. Riguardo al certificato di sicurezza della nave Dimonios ritiene che possa essere nutrito qualche sospetto in merito alla giustificazione apportata dal Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti del mero errore materiale nella compilazione della relativa banca dati, e ritiene invece che ci sia una acquiescenza di fatto del Ministero ad operazioni a suo giudizio illecite che vengono compiute dalla compagnia marittima Tirrenia, responsabile, insieme al Ministero e alla regione, della pessima gestione del trasporto passeggeri e merci con la Sardegna e dei conseguenti danni economici e disagi assai rilevanti per i cittadini sardi.

5-04419 Carrescia: Conseguenze negative sul sistema logistico locale e sull'economia regionale in caso di ridimensionamento di servizi forniti dall'ENAV nell'«Aeroporto delle Marche» di Falconara Marittima.

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

Piergiorgio CARRESCIA (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, estremamente puntuale e tecnica, si dichiara tuttavia parzialmente soddisfatto, in quanto essa non risponde alle preoccupazioni evidenziate nell'atto ispettivo. Osserva infatti che, malgrado l'aeroporto di Falconara marittima sia stato inserito tra gli aeroporti di rilevanza nazionale all'interno del Piano nazionale degli aeroporti, ENAV di fatto sta operando un declassamento di tale aeroporto, attraverso riduzioni e cancellazioni di servizi che, in quanto connessi da altri servizi resi all'interno dell'aeroporto, potrebbero recare un depotenziamento della struttura aeroportuale nel suo complesso, di fatto contraddicendo le linee di indirizzo impartite dal Ministro attraverso il Piano nazionale degli aeroporti. Auspica quindi che il Ministero vigili attentamente riguardo alle decisioni di ENAV riguardo ai servizi gestiti nell'aeroporto citato e che possa essere garantito lo sviluppo di un'infrastruttura che ha dimostrato negli anni un costante miglioramento di efficienza e di capacità di trasporto.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO precisa che il Piano nazionale degli aeroporti, approvato in data 30 settembre 2014, non ha potuto esplicitare la propria piena operatività in quanto carente dell'intesa della Conferenza unificata, che è stata data nella giornata di giovedì 19 febbraio scorso. Riguardo all'invito del deputato Carrescia, assicura fin d'ora che il Ministero vigilerà affinché siano pienamente rispettate le linee di indirizzo impartite dal Ministro con il Piano nazionale degli aeroporti, al momento pienamente operativo.

5-04444 Culotta: Inefficienze nel servizio aereo prestato dalla compagnia aerea maltese Fly Hermes nel territorio nazionale, con particolare riguardo agli scali siciliani di Comiso e Palermo.

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

Magda CULOTTA (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta resa, di cui si dichiara soddisfatta. Auspica che la compagnia aerea non eroghi servizi di trasporto fin quando non abbia l'assoluta certezza della totale efficienza tecnica degli aeromobili in esercizio sulle tratte nazionali, anche al fine di evitare i ripetuti disagi sottolineati nell'atto a propria firma.

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

La seduta termina alle 10.

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 25 febbraio 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.10.

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

Audizione di rappresentanti dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM).

(Svolgimento e conclusione).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati. Introduce quindi l'audizione.

Angelo Marcello CARDANI, *Presidente dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM)*, inizia a svolgere una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che, a causa dell'andamento dei lavori dell'Assemblea, risulta necessario sospendere la seduta.

La seduta, sospesa alle 14.15, è ripresa alle 14.40.

Angelo Marcello CARDANI, *Presidente dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM)*, prosegue lo svolgimento della relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Giuseppe Stefano QUINTARELLI (PI), Vincenzo BRUNO BOSSIO (PD) e Paolo COPPOLA (PD).

Angelo Marcello CARDANI, *Presidente dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM)*, e Annalisa D'ORAZIO, *Capo Gabinetto del Presidente dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM)*, rispondono ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia il Presidente dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) e

gli altri membri della delegazione per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.50.

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

AVVERTENZA

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

INTERROGAZIONI

5-04046 De Lorenzis: Modalità di organizzazione del servizio operativo di assistenza al volo da parte di ENAV in caso di sciopero.

ALLEGATO 1

5-03887 Culotta: Gravi disagi nel trasporto ferroviario in Sicilia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta al quesito posto dagli onorevoli interroganti circa la gestione dei servizi di trasporto ferroviario in Sicilia, occorre precisare che, in via generale, la programmazione dei servizi regionali è di competenza delle singole regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da Contratti di servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle regioni stesse.

Tuttavia, fino al 31 dicembre 2014, i servizi ferroviari regionali della Sicilia sono stati regolati dal Contratto di servizio 2012-2014 con lo Stato, con cui sono disciplinati i servizi delle regioni a statuto speciale per le quali non era stato completato il processo di attribuzione delle competenze in materia di trasporto pubblico locale.

Ad oggi, è in via di sottoscrizione l'Atto aggiuntivo al predetto Contratto di servizio da parte della regione siciliana, del Ministero dell'economia e finanze e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; i predetti soggetti hanno già definito l'Accordo di programma per l'attuazione del trasferimento alla regione medesima dei compiti di programmazione e amministrazione relativamente ai servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui al decreto legislativo n. 422 del 1997.

Appena concluso l'iter di attribuzione delle competenze, la regione siciliana potrà procedere alla sottoscrizione del Contratto di servizio.

In merito, poi, alle singole questioni sollevate nell'atto in discussione, sono state assunte dettagliate informazioni presso il gestore Trenitalia e riferisco quanto segue.

Le soppressioni dei treni regionali avvenute in Sicilia nel corso del 2014 – con esclu-

sione delle cause esterne a Trenitalia, quali scioperi, occupazioni di binari, furti di rame, eccetera – risultano al di sotto dello 0,85 per cento (in termini di ore di servizio ferroviario); in ogni caso, tutti i treni soppressi per i suddetti motivi sono stati sostituiti con autobus o, in alternativa, la clientela ha potuto utilizzare treni successivi.

Inoltre, la regolarità dei collegamenti in termini di puntualità – sia pure condizionata dalle caratteristiche infrastrutturali della linea a semplice binario, che in determinate circostanze possono comportare disagi occasionali alla circolazione – risulta in linea con gli obiettivi di puntualità programmati.

Quanto, invece, alla stato di manutenzione dei mezzi, Trenitalia evidenzia che tutto il materiale rotabile impiegato nei servizi di trasporto che interessano il territorio siciliano è conforme ai requisiti di qualità e sicurezza previsti dalla normativa vigente e viene regolarmente sottoposto ad operazioni di manutenzione programmata, secondo piani manutentivi che ciclicamente si ripetono, in base alla percorrenza chilometrica e/o alla scadenza temporale prevista, con varie fasi di controllo, verifiche e interventi effettuati a livelli differenti, che ne determinano il ciclo di utilizzo.

Infine, Trenitalia informa di aver riscontrato che il livello di soddisfazione dei viaggiatori sui servizi regionali della Sicilia mostra un *trend* in crescita relativamente ai principali indicatori della qualità percepita dalla clientela (pulizia, *comfort* di viaggio, informazione a bordo treno), sulla base delle più recenti rilevazioni di *customer satisfaction* effettuate con cadenza trimestrale da società terza.

ALLEGATO 2

5-04163 Fiorio: Mancata uniformità sul territorio nazionale delle regole di utilizzo del contrassegno per i veicoli al servizio di disabili.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta alla richiesta degli onorevoli interroganti circa una regolamentazione uniforme per l'utilizzo del contrassegno disabili per la mobilità stradale, sono stati assunti dettagliati elementi presso i competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In via preliminare, ritengo opportuno informare che esiste già una normativa di riferimento uniforme su tutto il territorio nazionale, cui gli enti territoriali devono attenersi.

In particolare, rammento le disposizioni di cui all'articolo 188 del codice della strada (circolazione e sosta dei veicoli al servizio dei disabili), all'articolo 381 del regolamento di esecuzione ed attuazione del codice della strada (strutture, contrassegno e segnaletica per la mobilità delle persone invalide), nonché quelle di cui gli articoli 11 e 12 del regolamento n. 503 del 1996 recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici.

Quanto alla difficoltà di accesso alle ZTL (controllate da sistemi elettronici) per i veicoli al servizio delle persone diversamente abili, va rilevato che l'accesso è sempre consentito dalla legislazione vigente, con l'onere di comunicare preventivamente la targa del veicolo al comune di residenza.

Tale onere viene assolto dal diversamente abile una sola volta nei confronti dell'ente territoriale, il quale inserisce la targa del veicolo nel sistema garantendo così l'accesso ed evitando improprie contestazioni.

Nel caso, invece, di accesso dei disabili nelle ZTL di comuni diversi da quelli di

residenza, sussiste l'onere per gli stessi disabili di comunicare in tempo utile la targa del veicolo in uso all'amministrazione interessata, affinché possa essere inserita nelle liste dei veicoli autorizzati all'accesso.

Tale obbligo scaturisce dalla impossibilità di verificare in altro modo il diritto di accesso del veicolo al servizio del disabile nelle ZTL, controllate da varchi elettronici, e quindi evitare allo stesso di dover presentare, successivamente, ricorso per l'annullamento della sanzione.

Circa la proposta formulata da più parti per facilitare e semplificare la fruizione delle ZTL controllate elettronicamente alle persone con disabilità – residenti e non – attraverso un sistema centralizzato di verifica dei requisiti di ogni possessore di contrassegno, informo che, allo stato attuale, non è realizzabile, in considerazione dell'estrema diversità delle apparecchiature adottate, con piena discrezionalità, dalle singole amministrazioni comunali.

Inoltre, l'omologazione delle apparecchiature di controllo dei varchi viene effettuata dal MIT su istanza del produttore; sono ammesse tutte le tecnologie disponibili e non può essere privilegiata, per ovvi motivi legati alla tutela della libera concorrenza, una specifica modalità di comunicazione a corto raggio terra-veicolo.

L'adozione di uno *standard* unico di comunicazione, ancorché auspicabile, non può essere imposta dal MIT stesso, essendo ricompresa nella competenza degli enti internazionali di unificazione.

Nel concludere, voglio segnalare che, proprio nell'intento di fornire un servizio di grande utilità alle persone diversamente abili, il sito del MIT – alla voce circolazione e sicurezza stradale – riporta l'elenco dei

comuni che hanno istituito ZTL controllate da varchi elettronici, con i recapiti telefonici dei referenti che possono fornire ogni utile informazione per il rilascio delle necessarie preventive autorizzazioni.

ALLEGATO 3

5-04199 Crivellari: Rischi per la sicurezza della circolazione derivanti dal malfunzionamento dei passaggi a livello sulla linea Rovigo-Chioggia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per rispondere compiutamente al quesito posto dall'onorevole interrogante, sono state assunte precise informazioni presso Rete ferroviaria italiana (RFI), che riferisce quanto segue.

Nella prima mattinata di mercoledì 26 novembre 2014, un guasto elettrico a uno dei tre passaggi a livello situato a Baricetta, frazione di Adria, ha impedito la chiusura delle sbarre.

In questi casi, i segnali ferroviari non possono mai indicare via libera; i treni non possono quindi partire dalle stazioni limitrofe fino a quando non viene applicata la procedura di sicurezza prevista dalla normativa, che impone al macchinista di avvicinarsi a ciascun passaggio a livello con marcia a vista, verificare che la sede stradale sia libera e quindi, se ricorrono le condizioni di sicurezza, impegnarla e attraversarla completamente per poi riprendere la corsa regolarmente.

Nulla è lasciato al caso: i protocolli previsti dai regolamenti ferroviari garantiscono infatti il mantenimento delle condizioni di sicurezza anche in caso di mancata chiusura delle barriere e/o di un loro abbattimento.

Inoltre, nel 2009, sono state sostituite tutte le casse di manovra con altre tec-

nologicamente più evolute. L'efficacia dell'azione intrapresa trova dimostrazione nel basso numero di avarie che si sono manifestate negli anni a seguire: tre guasti nel 2010, due nel 2011, nessuno nel 2012, uno nel 2013 e tre nel 2014; dunque nove guasti in 1.800 giorni. Risultati riconducibili anche alla costante attenzione che viene rivolta alla manutenzione da parte di RFI.

Tuttavia, ogni possibile miglioramento dell'interferenza strada/ferrovia non può che essere affrontato con un ragionamento più ampio che preveda la modifica della viabilità esistente (i tre passaggi a livello sono ubicati in un tratto inferiore ai 2 chilometri e due di essi distano solo 62 metri fra di loro). A questo proposito RFI ribadisce la piena disponibilità al confronto con l'amministrazione comunale per la ricerca della migliore soluzione per gli utenti.

Infine, segnalo che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) effettuerà a breve, nell'ambito della pianificazione dell'attività ispettiva di *routine* sui passaggi a livello, un'ispezione mirata ad individuare eventuali criticità nella gestione degli stessi sulla linea Rovigo-Chioggia.

ALLEGATO 4

5-04258 Paolo Nicolò Romano: Rischi per la sicurezza dovuti al mancato funzionamento del sistema radar nell'aeroporto di Milano Linate.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta a quanto segnalato dall'onorevole interrogante, sono state assunte dettagliate informazioni presso l'Ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV), che riferisce quanto segue.

Il sistema operativo per la gestione del traffico aereo in uso presso i Centri di controllo regionali italiani prevede, in termini di struttura tecnologica, un sistema principale e un sistema di riserva, detto *fail-back*.

In merito all'evento che ha interessato i sistemi tecnologici della sala operativa del Centro di controllo di Milano Linate il giorno 8 dicembre 2014, ENAV evidenzia che, proprio in virtù di questa specifica architettura, anche nella fascia oraria indicata nell'atto in discussione è stata garantita la presentazione degli aeromobili sugli schermi radar attraverso l'utilizzo in modalità alternata dei due sistemi precedentemente descritti.

L'inconveniente ha interessato in momenti diversi, per cause differenti e non connesse fra loro, prima il sistema di *fail-back* e successivamente il sistema principale.

In particolare, l'avaria al sistema di *fail-back* iniziata alle ore 11.48 locali è stata completamente risolta dopo 52 minuti, quando il sistema, individuata ed eliminata la causa che ne ha determinato l'avaria, è stato verificato e ritenuto idoneo al reinserimento in operazioni senza limitazioni: durante tale intervallo di tempo, il sistema principale ha continuato a garantire la presentazione delle informazioni *radar*. Alle ore 13.02 locali, a seguito dell'avaria del sistema principale, la gestione delle operazioni è stata effettuata

utilizzando il sistema di riserva *fail-back*. Tale sistema, che garantisce la stessa affidabilità del sistema principale, presenta per sua natura una capacità di gestione complessiva ridotta.

Da una prima analisi della natura dell'inconveniente, si è stabilito di avviare sul sistema principale, in quel momento non operativo, una procedura cosiddetta di *roll-back*, che consiste nel ripristinare l'utilizzo di una versione *software* precedente a quella in uso in occasione dell'evento in questione; tale procedura è stata completata alle ore 17.15 locali, quando la fase di ripristino è stata considerata conclusa per la ripresa delle operazioni senza limitazioni con l'accesso al sistema principale.

Per quanto riguarda, invece, le avarie riferite agli eventi del 15 e del 24 ottobre, e del 21 novembre 2014, si evidenzia come le stesse, oltre a non aver mai determinato alcun impatto per l'utenza aeronautica non abbiano alcun nesso con l'evento dell'8 dicembre, sia in ragione delle diverse cause che le hanno determinate sia avuto riguardo ai tempi assai più brevi nelle circostanze necessari al ripristino dei sistemi: a solo titolo esemplificativo, l'evento del 24 ottobre ha avuto una durata di circa 12 secondi.

Inoltre, i disagi determinati all'utenza in occasione dell'evento in esame, in termini di minuti di ritardo, sono stati cagionati dalle previste misure di riduzione del numero di aeromobili gestiti, adottate come da prassi operativa nazionale e internazionale ad ulteriore cautela per garantire il mantenimento del consueto li-

vello di sicurezza nella fornitura del servizio da parte di ENAV.

In conclusione, ENAV evidenzia come non sia ravvisabile, in occasione dei citati eventi, alcuna omissione o mancato con-

trollo da parte dello stesso ente, né tanto meno alcun seppur minimo decremento dei livelli di *safety* del servizio, sempre cardinali e prioritari nella gestione dei compiti di istituto.

ALLEGATO 5

5-04401 Pili: Utilizzo da parte della società Tirrenia di navi a noleggio per lo svolgimento del servizio pubblico di continuità territoriale da e per la Sardegna.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riscontro alla richiesta dell'onorevole interrogante circa le criticità rilevate sui servizi di collegamento marittimo della Sardegna, espongo quanto segue.

Quanto al primo quesito, preciso che i competenti uffici del MIT espletano i compiti di vigilanza sullo svolgimento di detti servizi, resi dalla C.I.N. – Compagnia italiana di navigazione ai sensi della Convenzione repertorio 54 del 18 luglio 2012, unicamente con riferimento al noleggio delle navi effettuato dalla stessa compagnia.

Infatti, l'articolo 18 della Convenzione prevede espressamente che «la società, previa comunicazione ai Ministeri vigilanti, può assicurare i servizi di collegamento anche tramite navi prese a nolo o accordi con altri armatori», fatti salvi gli assetti specificati in Allegato A. Tali assetti, ai fini della verifica della rispondenza convenzionale, attengono unicamente alle caratteristiche minime di capacità di trasporto passeggeri e mezzi, velocità minima di esercizio, stazza lorda e classe che l'unità a noleggio deve possedere.

Pertanto, null'altra competenza è attribuita al MIT in relazione al noleggio di navi da parte di altre compagnie di navigazione, stante le disposizioni comunitarie relative al principio del libero cabotaggio ai sensi della direttiva europea 3577/99: ciò anche in risposta al quarto quesito posto, circa la raccolta di dati su numero di navi a noleggio e loro singolo costo, che attiene alla gestione commerciale della società.

Quanto ai quesiti due e tre, cioè alla verifica dei certificati e all'operatività della nave Dimonios, il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto riferisce che l'unità, in data 26 agosto 2014, è stata sottoposta a tutti gli accertamenti previsti dalla vigente normativa nazionale e internazionale in materia di sicurezza della navigazione. I relativi certificati di sicurezza sono stati rilasciati al buon esito delle verifiche condotte a bordo con validità fino all'8 settembre 2015, comprese quelle specifiche per navi ro-ro passeggeri previste dal decreto-legge 28/2001.

Tuttavia, per mero errore materiale, durante la compilazione *on-line* del rapporto di visita non furono aggiornati tutti i campi; tale discrasia è stata corretta proprio il 31 gennaio scorso, ad esito dell'attività ispettiva condotta a bordo dal personale PSC, con conseguente aggiornamento del certificato di sicurezza per nave passeggeri per viaggi internazionali dell'unità Dimonios, non essendo stata riscontrata alcuna irregolarità.

Circa i rilievi operati nel corso dell'ispezione a bordo effettuata il 13 dicembre 2013, il medesimo Comando segnala che per tutte le deficienze, ritenute temporaneamente tollerabili, furono accordati 30 giorni per la loro eliminazione, cosa che fu poi puntualmente verificata nella successiva ispezione del 31 gennaio 2014.

A distanza di nove mesi circa, la Capitaneria di porto di Napoli ha proceduto ad un ulteriore controllo e non sono state riscontrate «non-conformità».

Infine, quanto all'ultimo quesito, i citati uffici del MIT informano che la

riduzione delle rotte da e per la Sardegna origina dall'Accordo sottoscritto con la società in data 7 agosto 2014, poi approvato con decreto MIT-MEF del 4 settembre 2014.

Le modifiche apportate costituiscono misure compensative al disequilibrio economico-finanziario derivante da scostamenti imprevedibili a carattere strutturale, in eccesso o in difetto, dei costi da attività in Convenzione.

Al verificarsi di tali condizioni, ai sensi dell'articolo 9 della Convenzione, la Società può chiedere l'aggiornamento degli assetti e degli equilibri contrattuali, posto che il corrispettivo di sovvenzione annuo è fisso e imm modificabile per legge.

Pervenuta istanza da parte della società, i ministeri vigilanti, anche sulla base dei bilanci certificati dalla società di revisione, hanno verificato la sussistenza dei requisiti convenzionali legittimanti tale richiesta e hanno, pertanto, accordato la modifica degli assetti; detta modifica comprende, fra l'altro, la rimodulazione della frequenza delle corse da e per la Sardegna, nell'ottica di ottenere un efficientamento dei servizi senza aggravio per le finanze statali.

Devo, in ultimo, precisare che, sulla base della vigente normativa, le modifiche accordate sono state sottoposte al preventivo parere della regione Sardegna che ha dato il proprio positivo assenso.

ALLEGATO 6

5-04419 Carrescia: Conseguenze negative sul sistema logistico locale e sull'economia regionale in caso di ridimensionamento di servizi forniti dall'ENAV nell'« Aeroporto delle Marche » di Falconara Marittima.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta ai quesiti posti dall'onorevole interrogante circa i servizi di navigazione aerea sull'aeroporto di Ancona-Falconara, sono state assunte precise informazioni presso l'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV).

Preliminarmente, detto ente ha evidenziato come – per effetto delle azioni di razionalizzazione ed efficientamento poste in essere sullo scalo di Ancona – non si determinerà alcuna modifica né ridimensionamento del livello dei servizi forniti.

Quanto alle motivazioni poste alla base dello sforzo di efficientamento, il medesimo ENAV rileva che lo sfavorevole momento congiunturale internazionale ha determinato, come è noto, una consistente flessione del traffico aereo assistito, fenomeno che è risultato particolarmente significativo sugli aeroporti a basso livello di traffico.

I flussi e i relativi livelli di unità di servizio su tali aeroporti sono diminuiti con una flessione del -35 per cento rispetto al 2008, ultimo anno di crescita.

A quanto sopra deve aggiungersi che, in coerenza con le previsioni del Cielo Unico Europeo, la normativa comunitaria di settore prescrive che dal 2015 anche i sistemi aeroportuali dei Paesi membri siano soggetti al regime di *performance* operativa ed economica comunitaria. La Commissione europea ha definito gli obiettivi di efficienza economica cui gli Stati membri e i relativi *provider* designati, tra cui ENAV, dovranno adeguarsi per conseguire aumento della produttività e riduzione dei costi di esercizio.

Pertanto, su indirizzo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di concerto con l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), ENAV ha posto in essere iniziative di razionalizzazione e ottimizzazione dei propri costi connessi agli orari di servizio, agli organici, alle configurazioni tecnologiche e agli interventi di manutenzione tecnica insistenti su circa venti aeroporti a basso traffico, tra i quali appunto lo scalo di Ancona-Falconara.

L'analisi effettuata ha infatti permesso di identificare una modifica della struttura dei costi attraverso soluzioni operative, organizzative e gestionali specifiche per le caratteristiche dei predetti aeroporti, configurando una nuova modalità tecnico-operativa di erogazione del servizio, basata su una ancor più rigorosa e stringente congruenza tra le risorse impiegate e il traffico servito.

In particolare, il piano di standardizzazione delle dotazioni tecnologiche deriva da un'approfondita analisi che ha permesso di classificare gli aeroporti in questione in tre classi omogenee, tenendo conto sia delle caratteristiche fisiche degli aeroporti stessi che dei volumi di traffico da assistere.

Per ogni classe è stata individuata una dotazione tecnologica *standard* che consenta di mantenere inalterati i livelli di *safety*, riducendo al contempo i costi di esercizio e, di conseguenza, gli oneri per l'utenza.

Venendo, poi, agli specifici elementi informativi sullo scalo di Ancona, pur a fronte dei predetti interventi di razionalizzazione della struttura dei costi, il li-

vello di servizio di controllo del traffico aereo fornito da ENAV è rimasto invariato, in linea con quanto previsto dal contratto di programma e di servizio.

Per quanto concerne l'organico presente sullo scalo in oggetto, l'adeguamento è previsto a partire dal prossimo biennio 2016/2017, garantendo personale operativo professionalmente formato e addestrato per i compiti e le mansioni da ricoprire, in ottemperanza alla vigente regolamentazione tecnica di settore approvata da ENAC.

In merito alle configurazioni tecnologiche previste su Ancona, si rappresenta che le standardizzazioni previste, quali ad esempio quella riguardante il sistema ATIS, non avranno alcun impatto sull'efficienza e la qualità del servizio reso né, ovviamente, sui livelli di *safety* che rimangono inalterati.

Lo studio di valutazione del rischio è stato regolarmente presentato a ENAC, il quale riferisce che lo scenario proposto

non ha impatti sulla sicurezza del servizio che continua ad essere assicurato conformemente al regolamento ENAC sui servizi del traffico aereo e all'Annesso 11 ICAO.

Quanto alla fornitura di un servizio informazioni automatizzato (ATIS), lo stesso è da considerarsi come via opzionale di rilascio delle informazioni di volo, per alleggerire il carico di comunicazioni radio tra torre di controllo e piloti, nelle situazioni di considerevole flusso di movimenti aerei sull'aeroporto; nell'aeroporto di Ancona-Falconara la situazione del traffico aereo sull'aeroporto è tale da non generare sovraccarico nelle comunicazioni radio.

Infine, la dismissione di altri apparati tecnici d'interesse, alla luce del citato studio di valutazione del rischio, non pregiudica la sicura fornitura dei servizi di navigazione aerea da parte di ENAV, sia con gli attuali che con i prevedibili livelli di traffico.

ALLEGATO 7

5-04444 Culotta: Inefficienze nel servizio aereo prestato dalla compagnia aerea maltese Fly Hermes nel territorio nazionale, con particolare riguardo agli scali siciliani di Comiso e Palermo.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta a quanto segnalato dagli onorevoli interroganti circa i disservizi occorsi ai passeggeri del volo Fly Hermes HE 103 del 6 gennaio 2015 Palermo-Torino schedato per le ore 14:00, posticipato prima alle ore 17:40 e infine cancellato per essere riprogrammato per il giorno 7 gennaio 2015, sono state assunte dettagliate informazioni presso l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) che, nel confermare gli accadimenti riportati nell'atto in discussione, aggiunge quanto segue.

Il 7 gennaio 2015, il volo in questione, inizialmente programmato per le ore 14:00, subiva un ritardo indefinito causa mancato arrivo dell'aeromobile.

L'ENAC contattava quindi l'*handler* Aviapartner, che contrattualmente assiste i voli della compagnia Fly Hermes, il quale riferiva che l'aeromobile impiegato per la riprotezione del volo del giorno precedente, operato dalla compagnia Albastar, era fermo a Torino per motivi di carattere tecnico.

Intanto, la società di gestione aeroportuale metteva a disposizione dei passeggeri la Sala amica, la Sala vip e forniva generi di ristoro mentre il vettore forniva minima assistenza in buoni ristoro.

Il volo è poi partito alle ore 01:15.

La competente Direzione aeroportuale, in qualità di Organismo responsabile ai sensi del regolamento europeo 261/2004 – che ha istituito regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di ritardo prolungato, cancellazione del volo e negato imbarco – ha avviato un procedimento sanzionatorio per la non corretta applicazione del Regola-

mento medesimo da parte del vettore aereo operativo Fly Hermes relativamente alle procedure di assistenza, riprotezione e informazione per la violazione dell'articolo 6, punto 1, in combinato disposto con gli articoli 8 lettera *b*), 9, 14.1 e 14.2.

Lo scorso 19 gennaio si è svolto un incontro presso ENAC con un rappresentante della Società Hermes Aviation Ltd, per esaminare le motivazioni dei ritardi e delle cancellazioni che hanno arrecato disagi ai passeggeri nell'ultimo periodo.

La compagnia ha rappresentato nel dettaglio le giustificazioni che hanno causato i disservizi, fra i quali alcuni ritardi nell'esecuzione di manutenzioni che hanno determinato la necessità di una riprogrammazione dell'operativo, come la necessaria riparazione ad una macchina (B737-400) per danni che hanno richiesto interventi di rilievo e per i quali è stato necessario ottenere *ex novo* una approvata certificazione dalla Boeing di Seattle.

Per far fronte agli inconvenienti, la compagnia maltese ha anche firmato un contratto di *wet lease* (*Short Term ACMI Contract*) con altri vettori europei, ma altri eventi negativi di carattere tecnico hanno determinato ulteriori ritardi e cancellazioni.

La compagnia ha garantito che, tuttavia, l'assistenza e la riprotezione dei passeggeri sono sempre state monitorate e coordinate dalla Hermes Aviation attraverso la società cui il vettore aveva affidato il sistema di *reservation* e vendita di biglietti.

Il vettore ha inoltre dichiarato che sono state messe in atto tutte le procedure idonee a minimizzare gli inconvenienti per

l'utenza, nel rispetto del citato regolamento comunitario.

La compagnia ha confermato ad ENAC di aver sospeso temporaneamente i voli, in attesa di riprendere la nuova programmazione dell'operativo, ed ha assicurato ogni disponibilità alla riprotezione e ai rimborsi per i passeggeri coinvolti dai disservizi.

Infine, ENAC riferisce anche di aver avviato contatti con l'Autorità per l'aviazione civile di Malta, competente per le attività di controllo e sorveglianza sulla Fly Hermes, affinché provveda alle opportune verifiche e richieda al vettore il rispetto degli *standard* europei per la tutela dei diritti dei passeggeri.