

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti dell'Istituto Superiore di Sanità e dell'ASL Roma D, sulla situazione dell'aeroporto di Fiumicino, con particolare riferimento alle attività di controllo presso l'aeroporto stesso in ordine ai profili di sicurezza e salubrità e alle conseguenze relative alla funzionalità dello scalo .....	148
---	-----

#### INTERROGAZIONI:

Variazione nella composizione della Commissione .....	149
Sui lavori della Commissione .....	149
5-03739 Coppola: Iniziative atte a garantire un rapido svolgimento delle operazioni di omologazione dei convogli ferroviari, con particolare riguardo agli elettrotreni Civity ETR 563 acquistati dalla regione Friuli Venezia-Giulia .....	150
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	152
5-04091 Fabbri: Stato di sicurezza dei cavalcavia ubicati nella regione Emilia Romagna e definizione delle competenze relativamente agli interventi per la loro messa a norma ..	150
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	153
5-04691 De Rosa: Inquinamento acustico e atmosferico nel territorio del comune di Vigevano derivante dal sorvolo degli aerei diretti all'aeroporto di Malpensa .....	150
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	155
5-04824 Gallinella: Carezza nell'offerta ferroviaria tra la regione Umbria e le città di Roma e Milano, anche in vista della manifestazione Expo 2015 .....	151
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> .....	157
5-05229 Burtone: Necessità di intervenire sull'area della stazione ferroviaria di Pisticci Scalo (MT) al fine di ripristinarne le condizioni di sicurezza .....	151
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i> .....	158
AVVERTENZA .....	151

#### AUDIZIONI INFORMALI

*Giovedì 9 luglio 2015.*

**Audizione di rappresentanti dell'Istituto Superiore di Sanità e dell'ASL Roma D, sulla situazione dell'aeroporto di Fiumicino, con particolare riferimento alle attività di controllo presso l'aeroporto stesso in**

**ordine ai profili di sicurezza e salubrità e alle conseguenze relative alla funzionalità dello scalo.**

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.45 alle 15.45.

#### INTERROGAZIONI

*Giovedì 9 luglio 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — In-*

terviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

### **La seduta comincia alle 15.45.**

#### **Variatione nella composizione della Commissione.**

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che l'onorevole Elisa SIMONI, appartenente al gruppo Partito Democratico, è entrata a far parte della Commissione e che l'onorevole Lorenza BONACCORSI, appartenente al medesimo gruppo, ha invece cessato di farne parte.

#### **Sui lavori della Commissione.**

Michele Pompeo META, *presidente*, prima di passare alle interrogazioni, ritiene opportuno segnalare che la Commissione Affari costituzionali ha trasmesso nella notte il testo del disegno di delega in materia di riforma delle amministrazioni pubbliche, come risultante dagli emendamenti approvati nel corso dell'esame in sede referente. Il testo è stato inviato per posta elettronica a tutti i commissari con l'evidenziazione delle modifiche di particolare interesse per la Commissione. La Commissione Affari costituzionali ha anticipato alle 9.45 di stamani la convocazione della seduta per votare il mandato al relatore, che ieri era stata fissata alle 14.30. A causa di tale anticipo non ci sono state le condizioni per convocare la Commissione ai fini dell'espressione del parere sul nuovo testo. In ogni caso, dal testo approvato dalla Commissione Affari costituzionali e portato a conoscenza di tutti i membri della Commissione, emerge che la questione su cui si era concentrata la discussione nell'ufficio di presidenza di ieri, vale a dire la collocazione del Corpo delle Capitanerie di porto, è stata risolta attraverso una formulazione del testo inizialmente presentato dal relatore, nella quale si prevedono forme di gestione as-

sociata e il rafforzamento del coordinamento tra il Corpo e la Marina militare, nella prospettiva di una eventuale maggiore integrazione. Ritiene quindi che il testo approvato risponda adeguatamente alle esigenze e alle preoccupazioni che erano state manifestate da tutti i Gruppi relativamente all'autonomia del Corpo delle Capitanerie di porto e alla sua collocazione nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Fa presente che sono inoltre stati approvati gli emendamenti del relatore, già noti, relativi al trasferimento delle funzioni svolte dal Pubblico registro automobilistico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche prospettando l'eventuale istituzione di un'Agenzia, e alla riorganizzazione e razionalizzazione delle Autorità portuali. Riguardo a quest'ultimo aspetto auspica che la delega sia esercitata con un apposito decreto legislativo, in modo che su di esso possano esprimere il parere le Commissioni competenti in materia di trasporti.

Infine giudica opportuno segnalare le modifiche introdotte all'articolo 1, che attribuiscono carattere prioritario, nell'attribuzione dei finanziamenti pubblici per la realizzazione della banda larga, all'infrastrutturazione nei settori scolastico, sanitario e turistico, recuperando pienamente quanto era stato richiesto nella risoluzione a prima firma del collega Coppola, che era stata approvata all'unanimità dalla Commissione nella seduta del 13 maggio scorso e che aveva per finalità proprio il riconoscimento della priorità dei settori indicati nell'assegnazione dei finanziamenti pubblici per la banda larga. Avverte che è stata comunque predisposta dagli uffici una nota che illustra in modo più dettagliato le misure approvate dalla I Commissione nelle materie dei trasporti e delle telecomunicazioni.

Propone, quindi, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

**5-03739 Coppola: Iniziative atte a garantire un rapido svolgimento delle operazioni di omologazione dei convogli ferroviari, con particolare riguardo agli elettrotreni Civity ETR 563 acquistati dalla regione Friuli Venezia-Giulia.**

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

Paolo COPPOLA (PD), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, i cui contenuti rendono evidente la eccessiva lunghezza della procedura di omologazione dei convogli ferroviari sulla quale giudica necessaria e urgente una semplificazione. Nel ritenere infatti inaccettabile e del tutto anacronistico che l'*iter* burocratico per pervenire all'omologazione delle vetture ferroviarie impieghi anni per il suo compimento, auspica che l'omologazione delle ultime cinque vetture venga effettuato tempestivamente e che l'Agenzia nazionale per la sicurezza nelle ferrovie si faccia parte attiva per ottenere sollecitamente i riscontri necessari alla messa in esercizio dei treni.

Michele Pompeo META, *presidente*, intervenendo, seppur in modo irrituale, riguardo al tema posto dal deputato Coppola, lo invita a valutare l'opportunità di presentare un emendamento al disegno di legge delega di riorganizzazione della pubblica amministrazione, attualmente all'esame dell'Assemblea della Camera, al fine di porre in atto la condivisibile e auspicata semplificazione delle procedure oggetto dell'interrogazione.

**5-04091 Fabbri: Stato di sicurezza dei cavalcavia ubicati nella regione Emilia Romagna e definizione delle competenze relativamente agli interventi per la loro messa a norma.**

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

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

Marilena FABBRI (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario Del Basso De Caro per l'attenzione dedicata al tema posto nell'interrogazione a propria firma e per la risposta articolata, di cui si riserva di approfondire i contenuti, rileva la situazione paradossale in cui si trovano gli enti proprietari delle strade sulle quali, a causa della successiva costruzione dell'autostrada, si è dovuto realizzare un cavalcavia. Osserva infatti che tali enti, massimamente province e comuni, sono chiamati oggi ad effettuare la manutenzione di detti cavalcavia e delle relative barriere di protezione, realizzate dalla società Autostrade SpA secondo criteri in vigore all'epoca della costruzione dell'autostrada, ma oggi del tutto superati. Si riserva in ogni caso di effettuare gli opportuni approfondimenti, anche sulla base degli elementi forniti nella risposta, e di continuare a monitorare la questione anche attraverso successivi atti di sindacato ispettivo.

**5-04691 De Rosa: Inquinamento acustico e atmosferico nel territorio del comune di Vigevano derivante dal sorvolo degli aerei diretti all'aeroporto di Malpensa.**

Filippo GALLINELLA (M5S) dichiara di sottoscrivere, con il consenso del presentatore, l'interrogazione in titolo.

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

Filippo GALLINELLA (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il rappresentante del Governo della risposta. Nel prendere atto della assenza di segnalazioni da parte delle istituzioni locali del territorio del comune di Vigevano riguardo all'inquinamento acustico in quell'area, accoglie favorevolmente la disponibilità ad avviare un tavolo tecnico

con i soggetti interessati alla tematica oggetto della interrogazione, dal momento che, pur registrandosi di norma valori acustici al di sotto dei limiti stabiliti dalla legislazione vigente, in determinate circostanze possono verificarsi particolari situazioni ambientali che innalzano tali valori, creando disagio alle popolazioni che abitano i territori limitrofi allo scalo.

**5-04824 Gallinella: Carenza nell'offerta ferroviaria tra la regione Umbria e le città di Roma e Milano, anche in vista della manifestazione Expo 2015.**

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

Filippo GALLINELLA (M5S), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta che fornisce puntuali elementi di riscontro ai quesiti posti nell'interrogazione. Esprime tuttavia rammarico per il contenuto, che conferma l'impossibilità di ridurre il tempo di percorrenza dei treni sulle tratte umbre e nei collegamenti tra le città umbre e le città italiane di maggiore interesse nell'anno 2015, ossia Milano in ragione di Expo, e Roma, in ragione del giubileo. Pur comprendendo l'impossibilità di prevedere un treno Frecciargento per il collegamento del capoluogo umbro con le città servite dall'alta velocità, a causa della mancata sostenibilità economica di tale soluzione, sottolinea la difficoltà di dotare la regione Umbria di un trasporto efficiente verso il resto del Paese. Si riserva pertanto di effettuare ulteriori approfondimenti affinché si possa trovare, anche in accordo con Ferrovie dello Stato italiane, una soluzione tecnica percorribile ed economicamente sostenibile che tolga l'Umbria dallo svantaggio ferroviario in cui si trova, che genera numerose difficoltà alla

popolazione di quella regione e in primo luogo all'utenza pendolare.

**5-05229 Burtone: Necessità di intervenire sull'area della stazione ferroviaria di Pisticci Scalo (MT) al fine di ripristinarne le condizioni di sicurezza.**

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

Giovanni Mario Salvino BURTONE (PD), replicando, fa presente che Pisticci è il terzo comune della Basilicata e che la stazione di tale città versa in condizioni inaccettabili. Nel riservarsi di verificare i dati sull'utilizzo della stazione, che appaiono assai più bassi di quelli a lui noti, ritiene che la politica di abbandono delle stazioni sia uno dei principali fattori disincentivanti riguardo all'utilizzo del mezzo ferroviario, che si dovrebbe invece promuovere, e auspica quindi che vengano tempestivamente realizzati gli interventi di ripristino delle condizioni di vivibilità della stazione di Pisticci richiesti nell'atto a propria firma.

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

**La seduta termina alle 16.20.**

#### AVVERTENZA

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

#### INTERROGAZIONI

*5-04633 Matarrese: Modalità e tempi di realizzazione degli interventi di potenziamento della dorsale ferroviaria adriatica.*

*5-05273 Lodolini: Criticità inerenti alla realizzazione del cosiddetto « nodo ferroviario di Falconara ».*

## ALLEGATO 1

**5-03739 Coppola: Iniziative atte a garantire un rapido svolgimento delle operazioni di omologazione dei convogli ferroviari, con particolare riguardo agli elettrotreni Civity ETR 563 acquistati dalla regione Friuli Venezia-Giulia.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione all'entrata in esercizio dei treni ETR 563 destinati al trasporto pubblico regionale in Friuli Venezia Giulia, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, interessata al riguardo, riferisce quanto segue.

Il provvedimento di autorizzazione alla messa in servizio di un veicolo rappresenta l'atto conclusivo di un processo attraverso il quale viene attestata la rispondenza del veicolo stesso ai requisiti essenziali di sicurezza, definiti dagli standard tecnici, dalle norme nazionali, dalle decisioni europee e dalle specifiche tecniche di interoperabilità del sistema ferroviario.

Tra le attività da porre in essere per il rilascio del provvedimento autorizzativo, assumono notevole rilevanza le verifiche e i test dinamici che il costruttore, di concerto con la *testing authority*, effettua sulla rete ferroviaria italiana.

Entrando nel merito dello stato di avanzamento dell'*iter* procedurale finalizzato al rilascio del provvedimento di autorizzazione alla messa in servizio della flotta di otto veicoli ETR 563, l'ANSF comunica di aver emesso a favore del costruttore CAF, lo scorso 29 maggio, il provvedimento autorizzativo per il «veicolo tipo».

Il successivo 9 giugno, è stato emesso il provvedimento di autorizzazione alla messa in servizio per altri due veicoli (ETR 563.003 ed ETR 563.007) in conformità al richiamato «veicolo tipo».

Allo stato attuale è in avanzato stato di perfezionamento il provvedimento di autorizzazione per la restante flotta costituita da altri cinque veicoli. Su questi ultimi, in data 2 luglio, è stata effettuata la prevista visita ispettiva propedeutica al rilascio del provvedimento di autorizzazione, nel corso della quale sono state riscontrate una serie di non conformità prontamente rese note al richiedente.

L'Agenzia provvederà al rilascio dell'autorizzazione anche per gli ultimi veicoli non appena il richiedente fornirà le evidenze necessarie alla rimozione delle non conformità riscontrate in sede di visita.

Da ultimo, Ferrovie dello Stato Italiane informa che lo scorso 14 giugno – in coincidenza con l'entrata in vigore del nuovo orario – sono entrati in esercizio commerciale i primi tre convogli, che svolgono servizio sulla linea Trieste-Cervignano-Udine-Tarvisio Boscoverde dal lunedì al venerdì e sulla linea Trieste-Gorizia-Udine-Tarvisio Boscoverde il sabato e la domenica.

## ALLEGATO 2

**5-04091 Fabbri: Stato di sicurezza dei cavalcavia ubicati nella regione Emilia Romagna e definizione delle competenze relativamente agli interventi per la loro messa a norma.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In ordine alle opere di protezione esistenti lungo i cavalcavia autostradali, il MIT è ben a conoscenza delle problematiche segnalate dall'interrogante, in quanto per tali opere non esiste alcuna normativa che disciplina le competenze da parte dei gestori delle strutture interferenti.

Al riguardo, i competenti uffici del MIT hanno più volte sollecitato le società concessionarie che gestiscono l'infrastruttura autostradale ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 285/1992 (Codice della strada) ad un attento monitoraggio delle suddette opere finalizzato alla valutazione dell'idoneità delle protezioni esistenti; hanno altresì raccomandato di assicurare la vigilanza anche degli attraversamenti affidati in gestione ad altri enti, allo scopo di segnalare tempestivamente a questi ultimi le eventuali anomalie che si dovessero manifestare.

Come è noto, al fine di ottenere chiarimenti circa l'effettiva competenza per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere protettive in corrispondenza dei cavalcavia autostradali, è stata interessata l'Avvocatura Generale dello Stato.

L'Avvocatura, con nota n. 172688 del 9 aprile 2015, ha rilevato che « il quadro informativo trasmesso sembra effettivamente deporre (...) per la duplice funzionalità delle barriere, sia rispetto ai tratti autostradali che riguardo alla viabilità interessante i cavalcavia ». Pertanto, « rispetto ai danni provocati alle predette barriere dal traffico veicolare interessante la rete viaria sovrappassante, sembra potersi sostenere, in linea di diritto e sulla

base delle pertinenti disposizioni del Codice della strada, in assenza di eventuali convenzionamenti di tenore diverso, che gli interventi di ripristino competano all'Ente titolare del tratto di strada ordinaria sovrappassante rispetto a quanto di stretta funzionalità della rete viaria di propria competenza, che avrà necessariamente cura di provvedervi nel rispetto della pertinente vigente normativa al momento della realizzazione delle iniziative di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, altresì provvedendo, ove necessario, all'integrale sostituzione dei dispositivi protettivi in parola onde garantire all'utenza le occorrenti condizioni di sicurezza ».

Il suddetto parere evidenzia, inoltre, che « gli oneri di cui trattasi fanno capo all'Ente pubblico nei limiti di quanto rigorosamente funzionale alla sicurezza della circolazione sui tratti sovrappassanti, laddove, per converso, per gli aspetti inerenti alla sicurezza della circolazione autostradale, i concessionari dovranno farsi carico degli oneri connessi agli interventi concernenti le strutture protettive perché, appunto, strumentali a garantire la sicurezza della circolazione autostradale sulla base della vigente normativa ».

Peraltro, afferma ancora l'Avvocatura che « a prescindere dagli obblighi di ripristino delle barriere facenti capo al soggetto titolare della rete viaria sovrastante, il concessionario autostradale non può per ciò solo ritenersi esente da quei doveri di diligente vigilanza connessi al dinamismo connaturato alla fruizione da parte dell'utenza delle opere autostradali, al fine di

impedire, comunque, situazioni di pericolo all'integrità delle persone e delle cose, se del caso praticando ogni utile intervento idoneo ad evitare contesti degenerativi del pericolo medesimo in situazioni di danno all'utenza medesima. Conseguentemente, a fronte di situazioni di potenziale pregiudizio per l'utenza derivanti dalla carenza di adeguati interventi di ripristino delle predette barriere, i concessionari dovranno disporre per la limitazione del traffico veicolare nelle more della realizzazione degli interventi di ricostruzione delle strutture in parola, se del caso attivandosi anche in sostituzione ed in danno dei soggetti pubblici inadempienti ».

Alla luce di quanto sopra, i competenti uffici del MIT hanno quindi confermato le

disposizioni già impartite alle Società Concessionarie, in particolare di eseguire un attento monitoraggio delle opere finalizzato alla valutazione della idoneità delle protezioni esistenti, di assicurare la vigilanza anche degli attraversamenti affidati in gestione ad altri Enti allo scopo di segnalare tempestivamente agli stessi le eventuali anomalie ed ha richiesto, ove l'Ente competente non provveda, di procedere in sostituzione e in danno dell'Ente stesso svolgendo tutte le attività indispensabili ai fini della sicurezza della circolazione autostradale con la possibilità di rivalersi economicamente sugli Enti gestori dei cavalcavia sovrappassanti le sedi autostradali.

## ALLEGATO 3

**5-04691 De Rosa: Inquinamento acustico e atmosferico nel territorio del comune di Vigevano derivante dal sorvolo degli aerei diretti all'aeroporto di Malpensa.****TESTO DELLA RISPOSTA**

La legge 26 ottobre 1995, n. 447, legge quadro sull'inquinamento acustico, all'articolo 3, comma 1, lettera *m*), attribuisce allo Stato la competenza della determinazione dei criteri di misurazione del rumore emesso dagli aeromobili e della relativa disciplina per il contenimento dell'inquinamento acustico, avvenuta con l'emanazione del decreto ministeriale 31 ottobre 1997 – Metodologia di misura del rumore aeroportuale.

Ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del predetto decreto, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) istituisce, per ogni aeroporto aperto al traffico civile, una Commissione presieduta dal competente direttore della circoscrizione aeroportuale per la definizione delle procedure antirumore e per la definizione dei confini delle aree di rispetto dell'intorno aeroportuale, i cui limiti di rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali sono definiti dall'articolo 6, comma 2, dello stesso decreto.

Un ruolo importante nella gestione della tematica aeroportuale è svolto dal sistema di monitoraggio del rumore progettato in base alle disposizioni del decreto ministeriale 20 maggio 1999 – Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico; a questo proposito l'ARPA Lombardia è responsabile su scala regionale della verifica dell'efficienza di tale sistema.

Ciò premesso, il Ministero dell'ambiente, interessato al riguardo, precisa che nei pressi dell'aeroporto di Milano Malpensa è da tempo funzionante un sistema di costituito da 16 centraline di rilevamento per il monitoraggio del rumore aeroportuale secondo i criteri definiti dal predetto decreto ministeriale 20 maggio 1999 e conforme agli indirizzi della delibera della Giunta Regionale della Lombardia dell'11 ottobre 2005, n. 808, di emanazione delle Linee guida per conseguire il massimo grado di efficienza dei sistemi di monitoraggio del rumore aeroportuale in Lombardia.

Quindi, anche sulla scorta delle valutazioni effettuate dall'ARPA Lombardia sulla popolazione dei comuni esposti al rumore, il comune di Vigevano risulta, allo stato attuale, ampiamente all'esterno dell'area di influenza diretta dell'aeroporto dal punto di vista acustico; in effetti, come riferisce ENAC, le verifiche hanno evidenziato situazioni di maggior disagio in comuni più vicini all'aeroporto, ma tuttavia entro i limiti consentiti.

ENAC aggiunge che negli ultimi anni, sull'aeroporto di Malpensa, si è registrata una diminuzione del numero dei movimenti degli aeromobili, con un contestuale impiego di un maggior numero di aeromobili meno rumorosi, e ciò ha comportato benefici in termini di diminuzione dell'inquinamento acustico che si ritiene abbia interessato anche il comune di Vigevano.

Quanto all'opportunità di istituire un tavolo tecnico dedicato, si fa presente che il decreto ministeriale 31 ottobre 1997



pone in capo alla Commissione Aeroportuale la definizione delle rotte e della relativa distribuzione di traffico, tenendo conto della sicurezza del volo e della minimizzazione dell'impatto acustico sul territorio.

Tale Commissione è presieduta dal Direttore dell'aeroporto ed è composta da un rappresentante del MATTM, che si avvale di un rappresentante dell'ISPRA, dell'ARPA, dell'ENAV, dei vettori aerei, della società di gestione aeroportuale, della regione, della provincia e dei comuni interessati.

Per quanto riguarda il comune di Vigevano, ENAC informa che esso si trova ubicato nella circoscrizione della direzione

aeroportuale Lombardia, a circa 12 miglia dall'aeroporto, e non sembra presentare caratteristiche occorrenti per far parte della Commissione, registrando, come detto, un livello di rumore prodotto dal sorvolo degli aeromobili ben lontano dai limiti previsti.

Infine, il medesimo ENAC riferisce che né il comune di Vigevano, né la provincia di Pavia, né la regione Lombardia (rappresentata nella citata Commissione) hanno mai manifestato situazioni di disagio del territorio.

Ciò, comunque, non esclude la possibilità di avviare un tavolo tecnico con i soggetti interessati alla tematica.

## ALLEGATO 4

**5-04824 Gallinella: Carenza nell'offerta ferroviaria tra la regione Umbria e le città di Roma e Milano, anche in vista della manifestazione Expo 2015.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione all'ipotesi di potenziamento dei collegamenti ferroviari tra l'Umbria e Milano in occasione di Expo 2015, Ferrovie dello Stato Italiane riferisce quanto segue.

Preliminarmente è opportuno evidenziare che i collegamenti *Frecciargento* e *Frecciabianca*, non essendo oggetto di alcun corrispettivo pubblico, sono effettuati in regime di mercato; pertanto, sostenendosi esclusivamente con i ricavi da traffico, la relativa programmazione si fonda su valutazioni di carattere commerciale finalizzate a garantirne la sostenibilità economica.

Il collegamento dell'Umbria da/per Milano è attualmente garantito attraverso la coppia di Intercity 580/599 (Terni-Milano e viceversa, con le fermate umbre di Spoleto, Foligno, Assisi e Perugia), a cui si aggiungono numerose soluzioni di viaggio con interscambio.

Nell'ipotesi di un eventuale collegamento diretto da/per Milano con treni *Frecciargento* o *Frecciabianca*, occorre rilevare che le caratteristiche dell'infrastruttura, tra Foligno e Terontola, non consentono velocità superiori a quelle attualmente previste per gli altri treni (Regionali e IC) oggi programmati su tale tratta e, pertanto, l'utilizzo di materiale rotabile impiegato per le *Frecce* non comporterebbe alcuna velocizzazione nell'attraversamento del territorio umbro. Inoltre, con l'instradamento via Orte-Foligno-Terontola, i tempi di percorrenza aumenterebbero significativamente rispetto all'instradamento tradizionale, con la conseguente perdita di competitività del servizio sui bacini che sviluppano i maggiori volumi di traffico, non compensata – sulla base degli approfondimenti condotti dalla stessa FS – dalla domanda incrementale generata dal nuovo collegamento che, risulterebbe, dunque, non sostenibile economicamente.

## ALLEGATO 5

**5-05229 Burtone: Necessità di intervenire sull'area della stazione ferroviaria di Pisticci Scalo (MT) al fine di ripristinarne le condizioni di sicurezza.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto riguarda la stazione ferroviaria di Pisticci, Rete Ferroviaria Italiana riferisce che, come da politica aziendale, in tutte le stazioni con una frequentazione di viaggiatori/giorno inferiore a 500 unità, è stata disposta la chiusura di servizi quali la sala d'attesa e i wc di stazione.

Pisticci, secondo l'ultimo aggiornamento trasmesso a RFI, registra una frequentazione di 12 viaggiatori/giorno e tra l'altro, svolgendo esclusivamente servizio regionale, i tempi di sosta in stazione sono brevi e circoscritti.

Ciò premesso, si fa presente comunque che, come per tutte le stazioni che rientrano nella suddetta tipologia, anche per Pisticci RFI ha avviato una serie di iniziative per offrire alla clientela adeguati *standard* di *comfort* e di decoro.

Al riguardo, oltre al potenziamento dell'impianto di illuminazione, recenti interventi, già completati, hanno interessato

il fabbricato viaggiatori, il marciapiede esterno antistante il predetto fabbricato, il ripristino del tombino nel piazzale parcheggio, la pensilina lato binari e il giardino di stazione; inoltre, nel corrente mese saranno installati gli arredi urbani di stazione.

Preme anche evidenziare che per la stazione di Pisticci è prevista, da contratto aziendale, la pulizia settimanale delle aree verdi e trisettimanale dei marciapiedi di stazione.

Infine, ma non da ultimo, Pisticci rientra tra quelle stazioni rese disponibili da RFI, nel Protocollo d'Intesa sottoscritto con la regione Basilicata, per il riutilizzo degli spazi non strumentali all'esercizio ferroviario e destinabili ad attività di carattere istituzionale/culturale/sociale, anche se a tutt'oggi non vi sono enti interessati al comodato.