

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

| | |
|---|----|
| 5-06913 De Lorenzis: Ipotesi di contrasto tra lo statuto dell'Enac e la normativa europea . | 79 |
| <i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> | 81 |
| 5-07137 Pellegrino: Ipotesi di realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Portogruaro e Aurisina, nell'ambito della tratta ad alta velocità Venezia-Trieste | 79 |
| <i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> | 83 |
| 5-07550 Vallasca: Inadeguatezza del trasporto ferroviario in Sardegna, anche alla luce delle ipotesi di abbandono del servizio nell'isola da parte di Trenitalia | 80 |
| <i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> | 85 |
| AVVERTENZA | 80 |

INTERROGAZIONI

Giovedì 25 febbraio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.10.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

5-06913 De Lorenzis: Ipotesi di contrasto tra lo statuto dell'Enac e la normativa europea.

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

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, che ha chiarito molti aspetti problematici della vicenda esposta nell'atto di sindacato ispettivo. In particolare, ritiene rassicurante che si possa considerare legittima ogni disposizione dello statuto dell'Enac, avendo superato, dopo l'entrata in vigore della normativa europea cui si fa riferimento nell'atto, il vaglio di procedibilità da parte degli organi di amministrazione attiva e di controllo. Si riserva in ogni caso di approfondire l'articolo contenuto della risposta e di intervenire su tale argomento, se del caso, con ulteriori atti di sindacato ispettivo.

5-07137 Pellegrino: Ipotesi di realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Portogruaro e Aurisina, nell'ambito della tratta ad alta velocità Venezia-Trieste.

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

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

Serena PELLEGRINO (SI-SEL), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta, nella quale sono contenuti elementi di dettaglio assai importanti che finalmente chiariscono quali saranno gli interventi programmati sull'infrastruttura di cui all'interrogazione, le fasi di realizzazione di detti interventi e i finanziamenti necessari. Giudica opportuno che la cittadinanza interessata allo sviluppo della linea ferroviaria Venezia-Trieste venga adeguatamente informata dei progetti messi in campo e volti al suo potenziamento, e preannuncia, pertanto, che si farà parte attiva nel chiedere che vengano promosse specifiche iniziative in tal senso.

5-07550 Vallascas: Inadeguatezza del trasporto ferroviario in Sardegna, anche alla luce delle ipotesi di abbandono del servizio nell'isola da parte di Trenitalia.

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

Andrea VALLASCAS (M5S), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta resa dal sottosegretario. In particolare, esprime soddisfazione per la permanenza della società Trenitalia nella ge-

stione del servizio ferroviario nella regione Sardegna per un periodo ulteriore di dieci anni. Osserva, tuttavia, che la Sardegna, oltre ad essere fortemente penalizzata nei collegamenti con il continente in conseguenza della propria condizione di insularità, soffre di un ulteriore svantaggio dovuto alla carenza delle infrastrutture ferroviarie e stradali sull'isola. Invita pertanto il Governo a investire maggiori risorse per l'infrastrutturazione dell'isola, e in particolare per il potenziamento del trasporto ferroviario, che vede sull'isola gran parte delle tratte ancora a binario unico, sia in una logica di promozione dello sviluppo territoriale sia per ragioni di tutela ambientale.

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

La seduta termina alle 14.30.

AVVERTENZA

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

INTERROGAZIONI

5-06799 Pili: Adeguamento dei guard rail al fine di ridurre la pericolosità in caso di impatto di conducenti di veicoli a due ruote.

ALLEGATO 1

5-06913 De Lorenzis: Ipotesi di contrasto tra lo statuto dell'Enac e la normativa europea.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come rilevato dall'Onorevole interrogante, il vigente statuto dell'ENAC ha superato il prescritto vaglio di procedibilità da parte dei competenti organi di amministrazione attiva e di controllo, essendo stato approvato con decreto 19 gennaio 2015, n. 13, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, decreto poi registrato alla Corte dei conti il successivo 12 marzo. Cosicché è da considerarsi pienamente legittima ogni disposizione recata dallo statuto in esame; infatti, l'anzidetta procedura di controllo è successiva alla normativa europea, di cui all'articolo 3, comma 2, del Regolamento (UE) n. 139/2014 relativo alla certificazione degli aeroporti.

Rispondendo alle specifiche osservazioni formulate, evidenzio innanzitutto che il predetto articolo 3, comma 2, è finalizzato a introdurre una linea di demarcazione e indipendenza tra soggetto vigilante e soggetto vigilato nel campo dell'organizzazione squisitamente tecnico-operativo-gestionale degli scali aerei.

Nel merito, rilevo che la lettera *k*) dello statuto (partecipazione ai collegi sindacali) deve intendersi protesa a esaltare, piuttosto che comprimere, le funzioni di controllo da parte dell'ENAC sulle società di gestione aeroportuale, cioè funzioni di carattere giuridico-amministrativo proprie dei membri dei collegi sindacali;

Per quanto riguarda la lettera *q*) (eventuale partecipazione all'attività di gestione degli aeroporti di preminente interesse turistico e sociale ovvero strategico-econo-

mico), va evidenziato che, al di là della previsione statutaria, di fatto ENAC attualmente ha un ruolo gestionale solo in aeroporti che non rientrano nel campo di applicazione del citato Regolamento n. 139/2014, quali gli aeroporti di aviazione generale; solo per una maggiore coerenza l'ENAC sta avviando un processo di affidamento a terzi. Tra l'altro, l'Ente ha notificato all'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) la lista degli aeroporti che, pur operando voli commerciali, in ragione del volume di traffico particolarmente esiguo non rientrano nell'applicabilità di tale regolamento.

Infine, quanto alla lettera *x*) (ruolo nell'acquisizione di finanziamenti nazionali/UE per la realizzazione di infrastrutturale aeroportuali), il ruolo dell'ENAC si sostanzia in una precipua attività di continuo e costante controllo selettivo per un impiego efficiente e regolare delle esistenti risorse nazionali ed europee, mentre rimane in capo al gestore aeroportuale l'attività di materiale realizzazione dei programmati interventi infrastrutturali sui singoli scali aerei.

In ordine alla programmazione delle risorse finanziarie di natura comunitaria a sostegno dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, l'Ente opera una selezione di progetti finanziabili nell'ambito dei Piani di sviluppo aeroportuali approvati e rispondenti agli obiettivi dei diversi Programmi Operativi (PO), per la successiva presentazione al MIT che ne stabilisce l'ammissibilità o meno al finanziamento. Gli interventi ammessi a finanziamento vengono inseriti in un complemento di programmazione soggetto al monitoraggio

e controllo da parte del Comitato di Sorveglianza, composto dai rappresentanti delle istituzioni e dei soggetti pubblici interessati.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in qualità di autorità di gestione del Programma operativo e in conformità all'articolo 59, comma 2, del Regolamento n. 1083/2006/CE ha attribuito all'ENAC il ruolo di Organismo Intermedio per il PON Trasporti 2000-2006, per il PON Reti e Mobilità 2007-2013 e per il PAC (Piano di Azione e Coesione) in quanto compatibile e conforme alle competenze e alle funzioni riconosciute all'ente.

Le attività svolte dall'ENAC in qualità di Organismo Intermedio hanno lo scopo di assicurare un impiego efficiente e regolare dei contributi, che devono essere utilizzati nel rispetto dei principi di sana gestione finanziaria, nonché di accertare che gli interventi finanziati siano gestiti e realizzati conformemente alla normativa comunitaria e nazionale di riferimento.

Di tale attività l'ENAC risponde al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

sulla base dei regolamenti comunitari e delle convenzioni siglate con l'autorità di gestione del Programma operativo, e viene sottoposto puntualmente ad audit sia da parte dello stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che dalla Commissione Europea.

Restano in capo al gestore aeroportuale le attività di realizzazione degli interventi infrastrutturali, come disciplinato dalle convenzioni sottoscritte tra ENAC e il gestore aeroportuale in qualità di beneficiario del finanziamento.

Per quanto concerne, infine, i finanziamenti nazionali, gli stessi sono disposti da diverse fonti normative che ne determinano anche le modalità di accesso e gestione. In quelle dove l'ENAC è stato individuato come soggetto attuatore, e quindi responsabile dell'utilizzo del finanziamento sugli interventi individuati, l'attività posta in essere è prevalentemente disciplinata dagli APQ (Accordo Programma Quadro) ed è riconducibile a quanto stabilito per i finanziamenti comunitari.

ALLEGATO 2

5-07137 Pellegrino: Ipotesi di realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Portogruaro e Aurisina, nell'ambito della tratta ad alta velocità Venezia-Trieste.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce Rete Ferroviaria Italiana (RFI), lo studio di fattibilità realizzato si prefigge l'obiettivo di ottenere sensibili miglioramenti nei tempi di percorrenza della relazione ferroviaria Venezia – Trieste e un incremento della capacità di traffico della linea a costi più contenuti rispetto al progetto 2010, che prevedeva l'intero tracciato in variante.

In tale nuova configurazione, la linea garantirà comunque anche nel lungo periodo margini sufficienti di capacità rispetto agli incrementi di traffico prevedibili.

Gli interventi potranno essere realizzati per fasi così da conseguire progressivamente il risultato atteso, consistente nel raggiungimento sull'intera tratta di una velocità pari o superiore a 200km/h, attraverso interventi puntuali sull'infrastruttura esistente, varianti di tracciato fuori della sede attuale e potenziamento tecnologico.

Gli stessi interventi, come già detto realizzabili per fasi anche al fine di facilitarne il finanziamento e la realizzazione in presenza di esercizio, sono stati articolati nei seguenti scenari temporali.

1. Interventi di breve periodo, finanziati dal decreto Sblocca Italia e già in corso di realizzazione; trattasi di interventi puntuali sulle geometrie del binario e sulle opere civili, adeguamento della trazione elettrica e modifiche agli impianti di sicurezza.

2. Interventi di medio periodo: varianti di tracciato in località Portogruaro, Latisana e sul fiume Isonzo, potenziamento dell'impianto di Latisana, potenziamento tecnologico e soppressione di 21 passaggi a livello.

3. Interventi di lungo periodo: realizzazione nuova linea AV/AC tra Ronchi e Aurisina (1^a fase – tratta Bivio S. Polo – Aurisina, inclusa interconnessione con la linea storica e la variante alla linea Gorizia – Trieste), ripristino « linea dei bivi », interventi agli impianti di Monfalcone e Quarto d'Aitino/Portogruaro; un'ulteriore fase di lungo periodo prevede il quadruplicamento Ronchi – Bivio S. Polo (2^a Fase della nuova linea AV/AC Ronchi – Aurisina).

Il costo a vita intera degli interventi descritti è stato stimato, nello scenario minimo, in circa 1.500 milioni di euro e in circa 1.800 milioni nello scenario massimo.

In particolare, per quanto riguarda la tratta tra Portogruaro e Aurisina sono previsti i seguenti interventi infrastrutturali.

Tra Portogruaro e Ronchi dei Legionari, 3 varianti di tracciato per elevare la velocità a 200km/h: Portogruaro, Latisana e Isonzo, rispettivamente di estesa pari a circa 1.2, 3.9 e 4.4 km, tutte in superficie anche al fine di limitare gli impatti con la falda freatica; è prevista anche la soppressione di 12 passaggi a livello.

Tra Ronchi dei Legionari e Aurisina, dove l'attuale tracciato non può essere

ammodernato per i complessi vincoli orografici, è prevista la realizzazione di una variante che si identifica nel progetto preliminare AV/AC Ronchi – Trieste, già presentato da RFI nel 2010 e che consiste nella realizzazione di una nuova linea con

caratteristiche AV, avente un'estesa complessiva di circa 18 km quasi completamente in galleria. La tratta ha inizio subito dopo la stazione di Ronchi dei Legionari e si innesta sulla linea storica poco prima della stazione di Aurisina.

ALLEGATO 3

5-07550 Vallasca: Inadeguatezza del trasporto ferroviario in Sardegna, anche alla luce delle ipotesi di abbandono del servizio nell'isola da parte di Trenitalia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto, i servizi ferroviari regionali, in base alla normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997), rientrano nella competenza delle singole regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle stesse regioni.

Con decreto legislativo n. 46 del 2008 sono state emanate le norme di attuazione dello statuto speciale della regione autonoma della Sardegna, concernenti il conferimento di funzioni e compiti di programmazione e amministrazione in materia di trasporto pubblico locale. Per effetto di tale decreto, la regione Sardegna è subentrata allo Stato nel Contratto di Servizio con Trenitalia.

In effetti, il 23 dicembre 2015 la Giunta regionale, con deliberazione n. 66/37, ha approvato la sottoscrizione di un Protocollo di Intesa con Trenitalia, finalizzato a disciplinare il servizio ferroviario in Sardegna per il biennio 2015/2016. Va evidenziato che ciascuna regione, per quanto

previsto dal Regolamento 1370/2007/CE, ha facoltà di affidare anche direttamente il servizio di trasporto ferroviario, purché per un periodo non superiore a dieci anni.

Esercitando tale facoltà, la Giunta – con la medesima deliberazione n. 66/37 e nel rispetto delle procedure stabilite dal predetto regolamento europeo – ha autorizzato la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea dell'avviso di affidamento diretto del servizio ferroviario a Trenitalia anche per il periodo 2017/2025 e ha dato mandato ai competenti uffici dell'assessorato regionale ai trasporti di procedere alla definizione del nuovo Contratto di Servizio con la stessa azienda, sino al 2025.

Pertanto, l'affidamento del servizio ferroviario in Sardegna attraverso procedura di gara potrà aver luogo solo a partire dal 2026.

Quanto al rafforzamento dei servizi ferroviari, informo che il Contratto di Programma 2012-2016, aggiornamento 2015, prevede uno stanziamento pluriennale di 100 milioni di euro per il potenziamento tecnologico e la velocizzazione della rete ferroviaria sarda.