

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati. C. 2436 Dell'Orco ed altri (*Seguito dell'esame e rinvio*) 193

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 194

INTERROGAZIONI:

5-05495 Spessotto: Concessione da parte dei gestori aeroportuali delle aree interne agli scali, destinate ad attività di parcheggio 194

ALLEGATO 1 (*Testo della risposta*) 198

5-06364 Pili: Necessità di interventi volti a velocizzare il trasporto sulla rete ferroviaria della regione Sardegna, anche alla luce del mancato utilizzo del « treno veloce » CAF ATR 365 ... 194

ALLEGATO 2 (*Testo della risposta*) 199

5-06754 Paola Bragantini: Realizzazione del nuovo molo C dell'aeroporto di Roma Fiumicino . 195

ALLEGATO 3 (*Testo della risposta*) 200

5-06799 Pili: Adeguamento dei *guard rail* al fine di ridurre la pericolosità in caso di impatto di conducenti di veicoli a due ruote 195

ALLEGATO 4 (*Testo della risposta*) 201

5-06985 Grillo: Diminuzione del traffico aereo da e per Catania e politiche attuate dal gestore aeroportuale ai fini di sviluppo del traffico 195

ALLEGATO 5 (*Testo della risposta*) 203

5-07065 Galgano: Ritardi nella realizzazione del raddoppio della tratta ferroviaria Spoleto-Campello sulla linea Orte-Falconara 195

ALLEGATO 6 (*Testo della risposta*) 205

5-07174 Brandolin: Carenza di collegamenti ferroviari tra Trieste e il Sud Italia e mancata armonizzazione delle coincidenze nella stazione di Mestre 196

ALLEGATO 7 (*Testo della risposta*) 206

5-07242 De Lorenzis: Sicurezza e costi di attracco delle navi da crociera la cui altezza supera l'altezza del cono di atterraggio attualmente consentita 196

ALLEGATO 8 (*Testo della risposta*) 207

5-07261 De Lorenzis: Valutazioni ambientali e di sicurezza inerenti alla riqualificazione e all'ampliamento dell'aeroporto di Firenze 196

ALLEGATO 9 (*Testo della risposta*) 208

5-07614 Marco Di Stefano: Trasformazione della linea ferroviaria Roma-Lido in linea metropolitana, con particolare riguardo alle modalità di realizzazione, finanziamento e gestione 196

ALLEGATO 10 (*Testo della risposta*) 209

5-07622 Catalano: Esito delle sperimentazioni volte a definire le caratteristiche di omologazione e installazione dei cosiddetti semafori intelligenti	197
ALLEGATO 11 (Testo della risposta)	210

SEDE REFERENTE

Giovedì 10 marzo 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 13.45.

Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati. C. 2436 Dell'Orco ed altri.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 16 giugno 2015.

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).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che, come già indicato nell'ultima riunione dell'Ufficio di Presidenza, sono state assegnate alla Commissione la proposta di legge Catalano n. 3137, che ridefinisce la disciplina dei servizi di trasporto con conducente non di linea (taxi e NCC) e che contiene anche un articolo relativo al *car pooling*, nonché la proposta di legge Galati n. 3254, in materia di tariffazione del *car sharing*. Rileva che tali proposte di legge, proprio in quanto hanno un contenuto diverso e più ampio rispetto a quello della proposta di legge n. 2436 Dell'Orco, non possano essere oggetto di abbinamento. Ricorda quindi che nelle precedenti sedute era stato richiesto lo svolgimento di un ciclo di audizioni nell'ambito

dell'esame del provvedimento e rinvia alle determinazioni dell'ufficio di Presidenza l'organizzazione dell'attività conoscitiva ed eventuali decisioni in merito alla costituzione di un Comitato ristretto.

Matteo MAURI (PD), *relatore*, osserva che, pur trattandosi di una proposta di legge di iniziativa della minoranza, ne condivide, in qualità di relatore le finalità, in quanto reca interventi che favoriscono la mobilità sostenibile. Per questa ragione ritiene l'impostazione della proposta di legge condivisibile, anche se suscettibile di miglioramenti per quanto riguarda singoli aspetti. In particolare apprezza la precisa definizione normativa del *car pooling*. Per quanto concerne modalità e tempi di esame, ritiene assolutamente opportuna l'accelerazione che il Presidente e la Commissione intendono imporre all'esame. In relazione a questo aspetto, ritiene che la costituzione di un Comitato ristretto, i cui lavori si concludano in tempi rapidi, possa agevolare la migliore definizione del testo. L'attività conoscitiva potrà fornire elementi utili, ma anche in questo caso è necessario che possa essere svolta in modo tempestivo. In conclusione esprime l'auspicio che la Commissione possa in breve pervenire alla definizione di un testo ampiamente condiviso.

Diego DE LORENZIS (M5S) condivide le considerazioni del collega Mauri e si associa all'auspicio che l'attività conoscitiva e i lavori del Comitato ristretto possano essere svolti in tempi brevi. Si riserva di indicare in sede di Ufficio di Presidenza i soggetti da ascoltare in audizione o ai quali chiedere contributi scritti.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14 alle 14.10.

INTERROGAZIONI

Giovedì 10 marzo 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).

5-05495 Spessotto: Concessione da parte dei gestori aeroportuali delle aree interne agli scali, destinate ad attività di parcheggio.

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, ringrazia per la risposta ma non si ritiene soddisfatta. Sottolinea che all'aeroporto Marco Polo la gestione dei parcheggi nell'area aeroportuale è stata affidata a una società controllata dal gestore, che gode di una posizione monopolistica, dalla quale deriva una situazione di conflitto molto acuta con gli altri gestori di parcheggi. Sarebbe auspicabile per questo un intervento del Governo, anche in considerazione dell'inerzia di ENAC, che si dimostra assai sensibile alle istanze dei gestori aeroportuali. L'intervento del Governo è tanto più opportuno per la tendenza dei gestori a espandere i parcheggi in que-

stione. Per questo non condivide l'affermazione contenuta nella risposta secondo la quale il Governo è privo di competenza e rinnova la sollecitazione ad affrontare le criticità delineate nella propria interrogazione.

5-06364 Pili: Necessità di interventi volti a velocizzare il trasporto sulla rete ferroviaria della regione Sardegna, anche alla luce del mancato utilizzo del « treno veloce » CAF ATR 365.

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

Mauro PILI (Misto), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal Governo e giudica inaccettabile che in essa si faccia riferimento al pendolamento del treno, grazie al quale sarebbe stato possibile un recupero dei tempi di percorrenza delle tratte ferroviarie, quando esiste un espresso divieto al pendolamento posto dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria. Stigmatizza, inoltre, che la risposta non rechi alcun elemento riguardo al raddoppio del binario, che ritiene essere la condizione fondamentale per migliorare l'efficienza ferroviaria e permettere la sopravvivenza delle corse e delle fermate. Rileva che i tempi di percorrenza richiamati nella risposta sono smentiti dai fatti, come dimostrano i numerosi articoli di stampa che fanno riferimento a ritardi, malfunzionamenti ed inefficienze che investono anche la sicurezza dei passeggeri. Non giudica pertanto opportuno l'avvenuto acquisto di treni veloci al servizio delle tratte ferroviarie sarde, che ha permesso il recupero di qualche minuto sui tempi di percorrenza e sottolinea invece l'esigenza che le risorse vengano destinate più che all'acquisto di materiale rotabile di ultima generazione, che non può esprimere al massimo le proprie potenzialità sulla rete sarda, ad interventi infrastrutturali sulla rete, a partire dal raddoppio dei binari.

5-06754 Paola Bragantini: Realizzazione del nuovo molo C dell'aeroporto di Roma Fiumicino.

Giorgio BRANDOLIN (PD), in accordo con il presentatore, dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione in titolo.

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

Giorgio BRANDOLIN (PD), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta articolata, che fornisce elementi utili rispetto alle due questioni evidenziate nell'atto di indirizzo, ovvero la salvaguardia occupazionale dei lavoratori della società Gozzo impianti e la certezza riguardo ai tempi di realizzazione del molo C dell'aeroporto di Roma Fiumicino, fissati al 31 dicembre 2016. Esprime particolare soddisfazione per la garanzia resa dal sottosegretario riguardo alla data di conclusione dei lavori del suddetto molo aeroportuale e si riserva quindi di monitorarne l'andamento e di presentare ulteriori atti di sindacato ispettivo, nel caso sorgessero problematiche tali da evidenziare il rischio di uno slittamento dei tempi di consegna.

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

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

Mauro PILI (Misto), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo. Fa presente che, ad oggi, sulle strade italiane non esiste alcun tipo di salvaguardia e stigmatizza tale carenza infrastrutturale che determina una situazione di pericolosità assai grave per i conducenti dei veicoli a due ruote. Ritiene indispensabile che il Parla-

mento, e in particolare la Commissione trasporti, rivestano un ruolo di stimolo nei confronti del Governo affinché venga approvato il decreto, già pronto dal novembre del 2013, volto a consentire l'installazione dei cosiddetti « dispositivi salva motociclisti », adeguando le strade esistenti a partire da quelle a più elevata incidenza. Auspica pertanto che si prevenga tempestivamente all'adozione del decreto per dare una risposta concreta ed efficace volta ad eliminare un importante fattore di rischio, che ha una elevata incidenza sulla sicurezza dei conducenti dei veicoli a due ruote.

5-06985 Grillo: Diminuzione del traffico aereo da e per Catania e politiche attuate dal gestore aeroportuale ai fini di sviluppo del traffico.

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), in accordo con il presentatore, dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione in titolo.

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

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, prende atto della risposta, della quale si riserva di valutare i contenuti.

5-07065 Galgano: Ritardi nella realizzazione del raddoppio della tratta ferroviaria Spoleto-Campello sulla linea Orte-Falconara.

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

Adriana GALGANO (SCpI), replicando, sottolinea che, sulla base delle indicazioni contenute nella risposta, si prevede nel 2018 la costruzione di un tratto di ferrovia iniziata 14 anni fa. Ribadisce lo stato disastroso delle infrastrutture di trasporto dell'Umbria. In particolare, la rete ferro-

viaria umbra è in condizioni peggiori rispetto a quelle che si registravano nell'Ottocento. Particolarmente preoccupante è a suo avviso il fatto che, a fronte di una simile situazione, manchi una strategia complessiva di intervento. Ciò emerge con chiarezza dalla sproporzione tra il costo del tratto Terni-Spoleto, stimato in 500 milioni complessivi, che non è stato peraltro possibile reperire, a fronte dello stanziamento di 120 milioni di euro per il tratto ben più lungo tra Perugia e Terni. In questo contesto sottolinea che la previsione della stazione Media Etruria, come da lei evidenziato in altri atti di sindacato ispettivo, può ritenersi addirittura surreale. Si impegna pertanto a proseguire la propria attività di stimolo nei confronti del Governo, anche attraverso l'elaborazione, in ulteriori atti di sindacato ispettivo, di un quadro complessivo delle carenze della rete ferroviaria umbra e delle priorità di intervento.

5-07174 Brandolin: Carenza di collegamenti ferroviari tra Trieste e il Sud Italia e mancata armonizzazione delle coincidenze nella stazione di Mestre.

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

Giorgio BRANDOLIN (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta puntuale e precisa, che tuttavia non dà seguito alle esigenze manifestate dal territorio. Osserva infatti che il tempo di percorrenza da Mestre a Trieste è di circa due ore e mezza, a fronte di un tempo di percorrenza da Mestre a Roma pari a solo 3 ore e mezza. Giudica assai importante un intervento sul sistema che regola le coincidenze ferroviarie, cosiddetto «orologio», tale da migliorare i tempi della relazione ferroviaria Mestre – Trieste, anche in considerazione del fatto che la velocizzazione negli spostamenti e il conseguente miglioramento dei tempi costituirebbero un rilevante incentivo all'utilizzo del mezzo ferroviario.

5-07242 De Lorenzis: Sicurezza e costi di attracco delle navi da crociera la cui altezza supera l'altezza del cono di atterraggio attualmente consentita.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 8*).

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, prende atto della risposta, della quale si riserva di valutare i contenuti.

5-07261 De Lorenzis: Valutazioni ambientali e di sicurezza inerenti alla riqualificazione e all'ampliamento dell'aeroporto di Firenze.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 9*).

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, prende atto della risposta, della quale si riserva di valutare i contenuti.

5-07614 Marco Di Stefano: Trasformazione della linea ferroviaria Roma-Lido in linea metropolitana, con particolare riguardo alle modalità di realizzazione, finanziamento e gestione.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 10*).

Marco DI STEFANO (PD), replicando, ringrazia per la risposta, ma sottolinea l'incoerenza dei comportamenti che si registrano sulla vicenda. Dalle dichiarazioni del Ministro riportate sulla stampa risulterebbe che non sussistono le condizioni per la trasformazione della linea ferroviaria in linea metropolitana. Ricorda altresì che la gestione del servizio sulla Roma-Lido da parte dell'ATAC si è caratterizzata per evidenti e gravi disservizi, alla luce dei quali appare difficile da giustificare un eventuale rinnovo della concessione. Segnala inoltre che non è chiaro come si intendano utilizzare i 180-200 milioni di euro provenienti

dal Fondo sviluppo e coesione, tanto più che non risulta che sia stata verificata la fattibilità del progetto di trasformazione. Chiede infine di accertare se sussista una puntuale rendicontazione che attesti le modalità di utilizzo da parte di ATAC delle risorse assegnate alla società stessa per la gestione delle ferrovie concesse.

5-07622 Catalano: Esito delle sperimentazioni volte a definire le caratteristiche di omologazione e installazione dei cosiddetti semafori intelligenti.

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

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 11*).

Adriana GALGANO (SCpI) replicando in qualità di cofirmataria, prende atto della risposta, della quale si riserva valutare i contenuti.

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

La seduta termina alle 14.45.

ALLEGATO 1

5-05495 Spessotto: Concessione da parte dei gestori aeroportuali delle aree interne agli scali, destinate ad attività di parcheggio.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta alla tematica posta nell'atto di sindacato ispettivo in esame, riferisco che esistono diverse fattispecie di utilizzo del margine commerciale dei gestori aeroportuali derivanti dalle attività non regolamentate, cosiddetta *non aviation*.

Per i gestori aventi un contratto di programma in vigore, si distingue tra i contratti non in deroga e quelli in deroga. Per quelli non in deroga (attualmente solo per l'aeroporto di Cagliari), il 50 per cento del margine commerciale viene destinato all'abbattimento delle tariffe per i servizi regolamentati, cosiddetta *aviation*, mentre nel caso dei contratti in deroga (Roma Fiumicino e Ciampino, Milano Linate e Malpensa e Venezia) tale 50 per cento viene destinato all'autofinanziamento delle opere previste nel piano degli investimenti. Infine, gli aeroporti non aventi un contratto di programma sono soggetti a quanto previsto dai modelli tariffari emanati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), secondo i quali i gestori hanno la facoltà di scegliere se incassare l'intero margine commerciale, cosiddetta *modello dual till*, o se utilizzarlo tutto o in parte per abbattere le tariffe aeroportuali, cosiddetta *modello single till* o *semi-single till*.

Per quel che riguarda la regolare assegnazione in sub-appalto delle aree demaniali date in concessione alle società di gestione aeroportuali, ENAC assicura di svolgere le proprie attività di vigilanza nel rispetto della sentenza del TAR del Lazio n. 1693/2013 e del parere espresso a tal proposito dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM).

Infatti, successivamente alla citata sentenza TAR, l'Ente richiama le società di gestione aeroportuale all'obbligo di assicurare procedure competitive per la selezione dei soggetti imprenditoriali ai quali concedere l'uso di aree specifiche interne agli aeroporti.

Quanto, poi, alle problematiche della gestione dei parcheggi aeroportuali del Marco Polo di Venezia Tessera, è opportuno ricordare la decisione del Consiglio di Stato n. 01192 del 2015 che, richiamando la costante giurisprudenza delle Sezioni unite della Cassazione in materia di concessioni di beni pubblici, ha ricordato che la giurisdizione appartiene al giudice ordinario per le controversie relative a rapporti tra il concessionario e terzi, ai quali l'amministrazione concedente resti totalmente estranea.

Pertanto, l'amministrazione non ha alcun margine di intervento di fronte a dinamiche contrattuali che attengono a profili giuridici squisitamente privatistici. Per converso, i soggetti regolatori del trasporto continueranno a monitorare le attività del gestore per assicurare, in ossequio ai precisi dettami di ispirazione comunitaria, il rispetto delle modalità che i gestori sono tenuti ad osservare nell'allocatione di spazi destinati ad attività commerciali, con l'evidente finalità di scongiurare condotte discriminatorie che mortifichino le legittime aspettative dei soggetti potenzialmente interessati a intraprendere attività economiche in ambito aeroportuale.

ALLEGATO 2

5-06364 Pili: Necessità di interventi volti a velocizzare il trasporto sulla rete ferroviaria della regione Sardegna, anche alla luce del mancato utilizzo del « treno veloce » CAF ATR 365.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito al rafforzamento del trasporto ferroviario in Sardegna, 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. In particolare, è prevista la velocizzazione Oristano-Chilivani-Sassari/Olbia con un costo di 30 milioni di euro, il potenziamento tecnologico Cagliari-Oristano con un costo di 50 milioni di euro e interventi diffusi (soppressioni passaggi a livello, miglioramento della qualità del servizio e accessibilità nelle stazioni) per un costo 20 milioni di euro.

Quanto al materiale rotabile, RFI riferisce che il progetto della Regione Sardegna di acquistare dalla ditta spagnola CAF una serie di composizioni diesel pendolanti ATR 365 e con prestazioni di velocità di punta (180 km/h) migliori degli attuali materiali è fuor di dubbio la miglior soluzione a basso costo e di medio/breve periodo per abbattere i tempi di percorrenza sulle relazioni più lunghe (Cagliari-Sassari e Cagliari-Olbia), dove treni di quel tipo riescono a raggiungere comodamente la massima velocità di tracciato (150 km/h) fino ad Oristano, recuperando rispetto agli attuali treni che non superano i 130. Inoltre, grazie al pendolamento, anche sulle tratte acclivi a nord di Oristano le velocità massime consentite solo ai treni pendolanti passeranno da 80-100 km/h a 95-125 km/h; velocità quindi in linea con quelle normalmente impostate su linee a carattere regionale come quelle sarde e comparabili con le velocità stradali.

Pertanto, le velocità conseguite nelle prove effettuate sulle linee sarde dal treno CAF ATR 365 sono pienamente in linea con quanto ci si attendeva, stanti le caratteristiche piano altimetriche e l'attrezzaggio tecnologico attuale.

Al termine di tutti gli interventi infrastrutturali sulla rete (3 anni circa) – e grazie all'impiego dei treni CAF ATR 365 – sarà possibile un recupero di percorrenza di circa 40 minuti fra Cagliari e Sassari (da 2h 55' odierni a 2h 15' con un risparmio di tempo pari al 22 per cento) e di un'ora circa fra Cagliari e Olbia (da 3h 35' odierni a 2h 35' con un risparmio pari al 27 per cento).

Giova precisare che sia l'armamento ferroviario sia l'attrezzaggio tecnologico presente sulle linee è coerente al livello di velocità oggi consentito e garantisce gli standard di sicurezza richiesti dalle normative vigenti.

Infine, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria comunica che a seguito delle attività di verifica sul campo effettuate dai propri esperti, è stato rilasciato il provvedimento di autorizzazione alla messa in servizio per tutta la flotta dei veicoli ATR365. I sette convogli sono pertanto autorizzati a svolgere il servizio commerciale nella Regione Sardegna; tutti i veicoli sono stati anche autorizzati all'implementazione dell'ultima versione del *configuration sheet software*, per soddisfare una richiesta di CAF finalizzata ad un processo di ottimizzazione di alcune funzionalità legate all'impianto di rilevazione incendi.

ALLEGATO 3

5-06754 Paola Bragantini: Realizzazione del nuovo molo C dell'aeroporto di Roma Fiumicino.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito ai lavoratori della società Gozzo impianti il Ministero del lavoro e delle politiche sociali ha comunicato che con decreto n. 91444 del 13 agosto 2015 è stato approvato il programma di crisi aziendale di detta società e contestualmente è stata autorizzata la corresponsione del trattamento straordinario di integrazione salariale in favore di 230 dipendenti per il periodo dal 21 aprile 2015 al 20 aprile 2016. Successivamente, la stessa azienda a seguito della sentenza di fallimento pronunciata dal Tribunale di Torino ha presentato istanza di cassa integrazione straordinaria per fallimento, attualmente in corso di lavorazione, in favore di 197 unità lavorative per il periodo dal 18 dicembre 2015 al 17 dicembre 2016.

Per quanto riguarda invece lo stato degli interventi presso il molo C dell'aeroporto di Fiumicino, informo che proprio al fine di verificare lo stato di avanzamento dei lavori in corso finalizzati al completamento dell'infrastruttura denominata «Avancorpo e Molo C» entro il termine del 31 dicembre 2016 – come previsto da specifico atto aggiuntivo alla convenzione tra l'ENAC e la società Aeroporti di Roma – il 25 febbraio scorso si è tenuto un incontro tra i vertici ENAC e la Aeroporti di Roma, società di gestione degli scali di Roma Fiumicino e Roma

Ciampino; presente anche la società Ciomolai in rappresentanza dell'ATI costituita per la realizzazione delle opere.

In apertura dei lavori, ENAC ha sottolineato la necessità che venga garantito il completamento dei lavori nella tempistica prevista, trattandosi di un'opera di interesse pubblico nazionale, essenziale per assicurare l'incremento di capacità dello scalo necessaria ad accogliere il traffico atteso su Fiumicino nell'immediato futuro, nonché un miglioramento generale della qualità dei servizi resi ai passeggeri.

La società Aeroporti di Roma, pur rappresentando le difficoltà sino ad ora incontrate nella realizzazione delle opere, ha assicurato che l'impresa appaltatrice si è impegnata alla consegna dei lavori entro i primi giorni del mese di dicembre, così da consentire gli ulteriori adempimenti connessi alla fase della certificazione e del collaudo dell'opera in tempo utile per l'entrata in esercizio e la piena operatività del Molo Centro il 31 dicembre 2016.

Nei prossimi mesi ENAC continuerà a monitorare l'avanzamento dei lavori, al fine di intercettare e risolvere tempestivamente ogni eventuale problematica che dovesse insorgere rispetto al cronoprogramma delle attività; e proprio per fare il punto sullo stato di avanzamento dei lavori, è previsto un ulteriore incontro il 31 marzo.

ALLEGATO 4

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

In via preliminare, si ritiene utile riportare gli ultimi dati, ISTAT sull'incidentalità stradale relativi all'anno 2014, dai quali si rileva un numero di morti su motocicli e ciclomotori pari a 875, mentre il numero totale di morti sulle strade è stato pari a 3.381; dal 2004 al 2014 si è inoltre registrato un decremento pari al 48,1 per cento dei decessi su motocicli e ciclomotori, a fronte di un parco veicolare che è aumentato del 42,2 per cento.

Sebbene vi sia stata una notevole riduzione del numero delle vittime di motocicli e ciclomotori a fronte di un considerevole aumento del relativo parco veicolare, e nonostante i dati ISTAT disponibili non rivelino una correlazione univoca tra il numero di incidenti mortali occorsi ai motociclisti ciclomotoristi e i dispositivi di ritenuta stradale, gli uffici del MIT hanno ritenuto fondamentale intervenire nel settore; infatti, la categoria dei motocicli rappresenta un'importante percentuale degli utenti della strada e, nell'ambito delle prove d'urto previste dalla normativa europea e dalla legislazione italiana vigente ai fini della verifica di conformità dei dispositivi di protezione della circolazione, l'urto del motociclista contro la barriera non è preso in considerazione.

Nell'elenco delle prove richieste per la marcatura CE dei dispositivi di ritenuta stradale, di fatti, non risultano presenti prove d'urto di motociclisti contro le barriere stradali e non sono quindi considerati indicatori relativi agli effetti e al rischio di lesioni per i motociclisti stessi.

Nel giugno 2008, il Comitato Europeo di Normazione (CEN) ha raccolto l'istanza

presentata, tra l'altro, dal MIT e dall'Ente italiano di normazione (UNI) in stretta collaborazione con le associazioni e gli esperti di settore, per l'elaborazione di una norma tecnica sui dispositivi di protezione ausiliari per i motociclisti, istituendo un apposito gruppo di lavoro. Come è noto, nel momento in cui si costituisce un gruppo di lavoro europeo, non è possibile emanare norme nazionali vigendo il cosiddetto *stand-still*.

L'Italia, considerato l'elevato numero di utenti della strada che utilizzano le due ruote e ipotizzando che i tempi per l'approvazione della norma tecnica europea (denominata EN 1317-8) potessero protrarsi a lungo, aveva richiesto una deroga allo *stand-still*: in due diverse occasioni tale proposta non è stata accolta.

In questo contesto, mentre il CEN proseguiva nel proprio lavoro elaborando una bozza della norma tecnica denominata prEN 1317-8, su sollecitazione e con la collaborazione del MIT, l'UNI ha elaborato e pubblicato un progetto dal titolo UNI TR 11370 «Dispositivi stradali di sicurezza per motociclisti Classi di prestazioni, modalità di prova e criteri di accettazione», pubblicato nel luglio 2010. Sia la citata prEN 1317-8 che il progetto UNI riguardano la definizione di prove d'urto di un manichino lanciato a data velocità e inclinazione contro il dispositivo di protezione motociclisti, senza specificare le modalità di installazione del dispositivo stesso.

L'approvazione del passaggio della prEN 1317-8 a norma tecnica europea (quindi come EN 1317-8) da parte del

CEN si sarebbe dovuta concretizzare nel 2011, ma in sede di riunione CEN del giugno 2011, è stata votata una risoluzione (a maggioranza e con voto contrario del rappresentante italiano) che ha determinato il declassamento della prEN 1317-8 da possibile norma tecnica (EN) a Technical Specification (TS). Questa circostanza determina, di fatto, un ulteriore ritardo nella possibilità che venga emanata una norma tecnica europea per determinare le prove da eseguire per i dispositivi di protezione stradale per motociclisti. La differenza tra bozza di norma prEN e TS è notevole, poiché l'approvazione di norma come EN avrebbe comportato una probabile obbligatorietà dell'adozione della norma stessa in tutti i paesi della Comunità.

Nel gennaio 2012, il CEN ha approvato una TS, quindi una regola tecnica non obbligatoria per testare i dispositivi per la protezione dei motociclisti adottabile dagli Stati membri; tale approvazione ritarderà l'obbligatorietà a livello europeo dell'adozione dei dispositivi per la protezione dei motociclisti.

Considerato l'elevato numero di motociclisti presenti sulle strade italiane e posto che, ai fini della sicurezza stradale, l'utilizzo di motocicli e ciclomotori sulle strade possiede di per sé un rischio intrinseco più elevato rispetto ad utenti che utilizzano veicoli dotati di abitacolo, il MIT si è attivato per predisporre uno schema di decreto che disciplina l'esecuzione delle prove d'urto secondo la TS e

l'installazione dei dispositivi di protezione per i motociclisti (in gergo Dispositivi Salva Motociclisti con acronimo DSM).

La necessità di adottare una norma italiana per l'installazione dei DSM è stata sollecitata anche da alcune associazioni di categoria quali Associazione Motociclisti Incolumi, Associazione italiana Familiari e Vittime della Strada.

Infatti, la bozza di decreto è stata redatta dopo aver raccolto osservazioni e suggerimenti all'interno di un gruppo di lavoro coordinato dagli uffici del MIT e al quale partecipano rappresentanti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dell'UNI, degli enti proprietari delle strade e dei concessionari, di costruttori di barriere, docenti universitari ed esperti del settore; la bozza è stata sottoposta anche alle predette associazioni di categoria, che ne hanno condiviso i contenuti.

Una volta conseguito il necessario parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il provvedimento sarà inviato, tramite il Ministero dello sviluppo economico, alla Commissione Europea per la pubblicazione.

Nelle more del completamento dell'iter per la pubblicazione del suddetto decreto, sono pervenute richieste da parte degli enti proprietari della strada per l'uso e l'installazione dei DSM, rispetto alle quali gli uffici tecnici del MIT hanno autorizzato l'installazione in via sperimentale dei DSM, previa presentazione di idonea documentazione inerente sia il prodotto che l'installazione.

ALLEGATO 5

5-06985 Grillo: Diminuzione del traffico aereo da e per Catania e politiche attuate dal gestore aeroportuale ai fini di sviluppo del traffico.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come riportato nell'atto di sindacato ispettivo in esame, il decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, articolo 13, commi 14 e 15, ha fissato principi puntuali per una erogazione congruente delle risorse economiche per i vettori aerei in funzione dell'avviamento e dello sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nel rispettivo bacino d'utenza.

Nell'ambito della procedura prevista da tale normativa, il 2 ottobre 2014 il MIT ha adottato le Linee Guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori aerei, le quali hanno individuato una serie di adempimenti di considerevole impatto sul ruolo dei gestori aeroportuali e sull'ENAC.

Pertanto, l'Ente ha pubblicato sul proprio sito istituzionale il documento Indicazioni operative per i gestori aeroportuali in caso di contributi/sostegni finanziari a favore di compagnie aeree per il lancio di nuove rotte e procedure di monitoraggio, proponendo ai gestori aeroportuali una metodologia per l'individuazione e l'erogazione di risorse in favore dei vettori aerei. In particolare, i gestori sono stati invitati ad osservare la sequenza temporale elaborata in materia di rendicontazione, sia sullo stato di attuazione delle procedure competitive pubbliche – a tutela della concorrenza del mercato – sia sulle erogazioni eventualmente corrisposte ai vettori.

Per quanto riguarda nello specifico l'aeroporto di Catania, la S.A.C. S.p.A., come da propria *policy* commerciale, ha invitato

i vettori a presentare proposte di nuovi collegamenti/incrementi di frequenza per le valutazioni del gestore.

All'esito di tali valutazioni, SAC ha concluso accordi commerciali con i seguenti vettori:

Norwegian per incremento traffico sulla rotta Madrid/Catania;

Edelweiss Air AG per incremento voli sulla rotta Zurigo/Catania;

Wizz Air Hungary Kft per l'avvio della rotta Varsavia/Catania;

Volotea per l'avvio della rotta Catania/Cagliari.

Tuttavia, a settembre 2015 il movimento passeggeri da/per Catania ha subito una flessione rispetto al traffico passeggeri dello stesso periodo del precedente anno, ma tale scostamento ha avuto un'inversione di tendenza significativa nel successivo mese di ottobre registrando un +4,8 per cento; inoltre, l'andamento da gennaio a ottobre 2015, confrontato con i transiti 2014, anche se di segno negativo risulta nella misura del -3,1 per cento. Lo scostamento negativo è dovuto in particolare all'abbandono delle rotte operate sullo scalo dalle compagnie Air One e Meridiana le quali, in forza della liberalizzazione operata dal Regolamento europeo n. 1008 del 2008, hanno operato una precisa scelta imprenditoriale; peraltro, non ricorrendo i presupposti per poter procedere con imposizione di oneri di servizio pubblico, il MIT non ha possibilità di incidere essendo

ogni determinazione rimessa unicamente alle valutazioni dei vettori operanti sul mercato, che si muovono sulla base di proprie strategie commerciali.

Per quanto concerne, infine, l'aspetto tariffario, preciso che generalmente i prezzi dei biglietti aerei sono costituiti da: tariffa aerea passeggeri o merci (cosiddetto *fare*), tasse, diritti aeroportuali, altri diritti, tasse o supplementi connessi ad esempio alla sicurezza o ai carburanti. Ad eccezione della tariffa aerea, che viene stabilita liberamente dalla compagnia aerea in quanto componente prettamente commerciale, le altre componenti sono invece fisse e stabilite per legge. Nel caso specifico, le tasse e le addizionali comunali sono stabilite da ENAC, mentre i diritti aeroportuali sono stabiliti con apposita istruttoria condotta sui dati contabili della società e finalizzata alla stipula del Contratto di programma. La società SAC ha sottoscritto

il Contratto di Programma 2012-2015 con ENAC, beneficiando dell'aggiornamento tariffario correlato ai costi a partire dal 13 marzo 2013.

L'ammontare dei singoli corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali dello scalo di Catania è stato determinato puntualmente da ENAC sulla base, da un lato, dei costi sostenuti dalla società SAC e certificati da apposita società di revisione contabile nella cosiddetta « contabilità regolatoria », e dall'altro, dei dati previsionali di traffico approvati dallo stesso Ente nel pieno rispetto della normativa vigente. Inoltre, i corrispettivi dello scalo di Catania sono stati confrontati con quelli applicati in aeroporti nazionali ed europei comparabili per volume di traffico, ed è emerso che le tariffe di Catania risultano addirittura al di sotto della media degli aeroporti considerati.

ALLEGATO 6

5-07065 Galgano: Ritardi nella realizzazione del raddoppio della tratta ferroviaria Spoleto-Campello sulla linea Orte-Falconara.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come riferito nel corso di una recente seduta di sindacato ispettivo presso questa Commissione, la direttrice ferroviaria Orte-Falconara è oggetto di interventi di potenziamento e raddoppio, avviati negli anni passati e il cui completamento è condizionato dalla specifica disponibilità finanziaria per le singole tratte nelle quali è stato suddiviso l'itinerario.

Tali interventi, articolati in diversi progetti, sono previsti nel vigente Contratto di Programma 2012-2016 in relazione al loro stato di attuazione; ad oggi la linea è già

raddoppiata per circa il 40 per cento dell'estesa.

In particolare, per la tratta Spoleto-Campello, Rete Ferroviaria Italiana riferisce che sono in corso i lavori per il raddoppio di circa 10 km, finanziati e con ultimazione prevista nel 2018.

Infine, informo che a dicembre 2015 è stato nominato un Commissario straordinario con il quale RFI ha già avuto alcuni incontri per approfondire la situazione dei contratti in essere, tra cui è compreso l'appalto relativo al raddoppio della tratta Spoleto-Campello.

ALLEGATO 7

5-07174 Brandolin: Carenza di collegamenti ferroviari tra Trieste e il Sud Italia e mancata armonizzazione delle coincidenze nella stazione di Mestre.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione ai servizi ferroviari da e per le regioni del Sud d'Italia svolti con treni Intercity e Intercity Notte, Ferrovie dello Stato Italiane (FS) fa presente che questi fanno parte del servizio universale e, pertanto, rientrano nel Contratto di Servizio 2009-2014 stipulato tra Trenitalia e lo Stato prorogato sino alla fine del 2016; caratteristica di tali treni è quella di non essere economicamente sostenibili da parte di Trenitalia e, quindi, lo Stato eroga corrispettivi in coerenza con quanto stabilito nel Piano economico-finanziario, inserito anch'esso nel Contratto, definendo altresì la programmazione dei servizi contrattualizzati (numero, tipologia, tariffe e itinerari dei collegamenti).

Quanto alla richiesta di miglioramento delle connessioni nella stazione di Mestre tra i treni regionali in arrivo da Trieste e i convogli alta velocità in partenza per Roma o per Milano, va opportunamente evidenziato che, sul nodo di Venezia Mestre, convergono numerose linee ferroviarie con traffico intenso; ciò rende necessario regolare gli accessi e i deflussi se-

condo un preciso schema orario, come avviene, peraltro, per tutti i principali nodi della rete nazionale.

Tale schema, stabilito dal gestore dell'infrastruttura, è denominato « orologio » e prevede che a Mestre gli accessi dei treni regionali da Trieste possano avvenire al minuto 08 di ogni ora, mentre le partenze dei treni alta velocità per Milano e Roma sono prestabilite, rispettivamente, al minuto 32 e al minuto 37.

Nella predisposizione del citato « orologio », il gestore dell'infrastruttura tiene conto delle esigenze e caratteristiche di tutte le linee afferenti al nodo interessato, in un'ottica di armonizzazione. Pertanto, ogni eventuale variazione al canale di ingresso/uscita dei collegamenti di una singola linea comporta ripercussioni/modifiche ai canali delle altre.

Al fine di migliorare il servizio, d'intesa con gli enti territoriali, Ferrovie dello Stato approfondirà la tematica finalizzata al superamento del sistema orologio per meglio armonizzare gli orari ferroviari.

ALLEGATO 8

5-07242 De Lorenzis: Sicurezza e costi di attracco delle navi da crociera la cui altezza supera l'altezza del cono di atterraggio attualmente consentita.**TESTO DELLA RISPOSTA**

I fatti verificatisi il 27 luglio 2015 richiamano la nota problematica dell'interazione tra l'operatività e i progetti di sviluppo del porto di Brindisi e l'attività del locale aeroporto.

Infatti, la presenza dell'aeroporto determina vincoli all'operatività dell'intero porto a causa dei limiti derivanti dalla superficie orizzontale interna, posta a circa 48,9 metri; tale limite si aggrava in corrispondenza del cono di atterraggio degli aerei, che insiste sulle banchine di Costa Morena Terrare, ove i limiti sono posti ad appena 36 metri sul livello del mare.

La nave da crociera MSC Magnifica, con un'altezza superiore ai 51 metri, ha trovato ormeggio alla banchina di Costa Morena Nord solo dietro concessione della nulla osta di ENAC e conseguente emanazione di Notam a cura dell'Aeronautica militare, che gestisce i servizi di assistenza al volo.

Al fine di superare la limitazione dell'altezza della nave, e considerato il consolidarsi di previsioni di traffico marittimo con navi aventi caratteristiche di ingombro fino ai 50 metri di altezza, anche per non inibire potenziali occasioni di sviluppo per il territorio, l'Autorità portuale di Brindisi si sta impegnando, attraverso la prossima sottoscrizione di un Protocollo di Intesa

con Aeroporti di Puglia ed ENAC, a finanziare interventi infrastrutturali e tecnologici presso l'aeroporto per circa 1,3 milioni di euro con l'obiettivo di modificare l'inclinazione del sentiero di discesa dei velivoli, portando quindi i limiti presso le banchine in questione a metri 50 sul livello del mare.

Dei circa 900 approdi effettuati dal 2012 presso Costa Morena Terrare, solo nel corso del corrente anno sono state segnalate 3 interferenze e/o anomalie nella ricezione del segnale radio della guida elettronica di navigazione aerea (sistema ILS) dell'aeroporto da parte di altrettanti velivoli.

ENAC, non potendo con certezza escludere che tali anomalie siano da ricondurre alla presenza delle navi presso quelle banchine, ha anticipato la riduzione della vigenza del Notam dalle 22.30 alle sole ore diurne, nelle more che l'Autorità portuale di Brindisi produca un ulteriore studio aeronautico che valga a dissipare con certezza il dubbio di cui sopra.

Sino ad oggi, il porto di Brindisi ha operato nel rispetto delle disposizioni discendenti dai vincoli sopra detti, derogando alle stesse solo previo nulla osta di ENAC e/o comunque tramite accordi operativi con le Autorità aeronautiche e la società di gestione dell'aeroporto.

ALLEGATO 9

5-07261 De Lorenzis: Valutazioni ambientali e di sicurezza inerenti alla riqualificazione e all'ampliamento dell'aeroporto di Firenze.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta ai quesiti posti, il Ministero dell'ambiente riferisce che il 24 marzo 2015 ENAC ha presentato istanza di VIA per il progetto di realizzazione dell'aeroporto di Firenze provvedendo contestualmente a dare avviso al pubblico della presentazione della documentazione sui quotidiani Corriere della Sera e Quotidiano Nazionale di pari data, dando altresì evidenza della presentazione delle informazioni necessarie alla valutazione di incidenza in quanto l'intervento ricade in parte in aree protette.

Il Master Plan dell'aeroporto prevede la riqualificazione dell'attuale scalo aeroportuale con la realizzazione della nuova pista di volo e dei relativi raccordi e piazzali aeromobili, la realizzazione del nuovo terminal passeggeri, della viabilità di accesso e dei parcheggi, la realizzazione dell'area cargo e del terminal aviazione generale. Il progetto presentato, oltre alle opere propedeutiche alla realizzazione del nuovo sistema aeroportuale prevede opere ed interventi di mitigazione e compensazione di tipo ecologico, paesaggistico, sociale e ambientali previsti nei territori afferenti ai comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Signa.

L'istruttoria di VIA è tuttora in corso presso la Commissione tecnica per la verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e tutti i dettagli sono disponibili sul portale delle valutazioni ambientali all'indirizzo www.va.minambiente.it.

ENAC segnala che nel corso di detta procedura di VIA le tematiche dell'inquinamento acustico ed atmosferico sono state oggetto di estesa trattazione e sono stati forniti tutti gli elementi redatti in accordo alla normativa nazionale e internazionale in materia.

Quanto al rischio interferenze volatili, riferisce che l'ENAC, nella Relazione *bird strike* 2014 ha approvato il piano antivolatili presentato per l'aeroporto di Firenze, il quale rientra tra gli aeroporti che, in base ai dati 2006-2014, hanno l'obbligo di predisporre sia la ricerca naturalistica che il piano antivolatili aeroportuale.

Inoltre, ai sensi della normativa europea, l'approccio in tema di rumore aeroportuale deve essere di tipo «equilibrato» secondo quanto previsto anche dall'ICAO; tale concetto viene ribadito nel regolamento UE/598/2014 che abroga la direttiva 2002/30/CE e che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione europea. Detto regolamento, che entrerà in vigore il 13 giugno prossimo, nonché lo specifico allegato denominato «Determinazione del rumore negli aeroporti», dispone le modalità relative alla determinazione del rumore e alla gestione dello stesso nell'ambito del settore aeroportuale.

ALLEGATO 10

5-07614 Marco Di Stefano: Trasformazione della linea ferroviaria Roma-Lido in linea metropolitana, con particolare riguardo alle modalità di realizzazione, finanziamento e gestione.

TESTO DELLA RISPOSTA

Come è noto, le funzioni e i compiti di amministrazione e programmazione in materia di servizi ferroviari regionali – inclusi eventuali interventi di ammodernamento sulle linee Roma/Lido e Roma/Viterbo – sono stati conferiti alle regioni in applicazione del disposto di cui all'articolo 9 del decreto legislativo n. 422 del 1997 e della riforma del Titolo V della Costituzione, permanendo in capo al MIT unicamente le competenze relative alla sicurezza di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753. Pertanto, le procedure amministrative per la scelta del contraente ricadano esclusivamente nella competenza della Regione Lazio.

Quanto alla proposta di finanza di progetto, la normativa vigente (decreto legislativo n. 163 del 2006) prevede che l'Amministrazione aggiudicatrice, nel caso di specie la Regione medesima, valuti in primo luogo il pubblico interesse per la progettazione, costruzione e gestione dell'infrastruttura di trasporto ferroviario Roma/Lido.

Pertanto, il 3 dicembre 2015 la Regione Lazio ha indetto una Conferenza di ser-

vizi, ai soli fini istruttori e non decisori, per poter acquisire dagli enti convocati fatti, circostanze, informazioni, dati e interessi pubblici utili a tale valutazione.

Il MIT ha partecipato alle sedute, da ultimo a quella dell'11 gennaio scorso, e continuerà a parteciparvi al fine di individuare, in tempi brevi, le più idonee soluzioni.

Circa la possibilità di utilizzare una parte dei fondi FSC (Fondo Sviluppo e Coesione) per la trasformazione della linea ferroviaria Roma/Lido in linea metropolitana e per l'implementazione del parco mezzi, sono in corso le valutazioni per definire la programmazione della dotazione aggiuntiva delle risorse prevista dall'articolo 1, comma 8, della legge di stabilità 2014, per il periodo di programmazione 2014-2020.

Sul tema il Ministro Delrio si è più volte espresso: la cura del ferro è tra le priorità di questo Governo, ci sono linee, tra le quali ovviamente la Roma/Lido, su cui siamo pronti a giocare un ruolo; gli incontri con gli attori interessati proseguiranno per un cambio di passo e per una soluzione non a lunghissimo termine.

ALLEGATO 11

5-07622 Catalano: Esito delle sperimentazioni volte a definire le caratteristiche di omologazione e installazione dei cosiddetti semafori intelligenti.

TESTO DELLA RISPOSTA

In risposta ai quesiti posti, informo che le sperimentazioni avviate per valutare i dispositivi *countdown* si sono concluse e le risultanze hanno dato di massima esito favorevole.

Alla luce di tali risultati, il MIT ha redatto una bozza di decreto che approva le norme inerenti le caratteristiche tecniche per l'omologazione e per l'installazione dei citati dispositivi.

Il testo è attualmente all'esame del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, in qualità di massimo organo tecnico-consulativo dello Stato, per avere ogni ulteriore utile contributo e sarà poi sottoposto all'esame della Conferenza Stato Città ed autonomie locali, così come previsto dall'articolo 60 della legge n. 120 del 2010.