

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale. Atto n. 308 (Rilievi alla I Commissione) *(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e rinvio)* 59

INTERROGAZIONI:

5-01663 Catalano: Carenza di personale negli uffici della motorizzazione civile in Sardegna ...	60
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	63
5-04552 Fregolent: Modalità di svolgimento delle proprie mansioni da parte del personale di Trenitalia, con particolare riguardo all'uguaglianza di genere	60
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	64
5-04869 Latronico: Necessità di migliorare i collegamenti ferroviari al servizio della città di Matera, con particolare riferimento al completamento della tratta Ferrandina-Matera .	61
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	65
5-08189 Galgano: Misure per il potenziamento del trasporto ferroviario nella regione Umbria .	61
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	67
5-08662 De Lorenzis: Impatto della discarica limitrofa all'aeroporto di Taranto-Grottaglie sulla sicurezza del traffico aereo	61
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	69
5-08667 Ricciatti: Ripetuti episodi di disservizio verificatisi sulla linea ferroviaria Ancona-Roma	62
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i>	71

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO

Martedì 13 settembre 2016. — Presidenza del vicepresidente Vincenzo GAROFALO.

La seduta comincia alle 13.50.

Schema di decreto legislativo recante il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale.

Atto n. 308.

(Rilievi alla I Commissione).

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo in oggetto, rinviato nella seduta del 27 luglio 2016.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni così rimane stabilito.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, ricorda che la Commissione ha svolto l'e-

same dello schema di decreto legislativo, da ultimo, nella seduta del 27 luglio, prendendo atto delle scelte della Commissione di merito in ordine all'attività istruttoria da svolgere e dei conseguenti tempi per l'espressione del parere.

Risulta, al riguardo, che la Commissione Affari Costituzionali, in accordo con il Governo, procederà all'espressione del parere sullo schema di decreto legislativo in esame nel corso del prossimo mese di ottobre. Conseguentemente, fa presente che si possono dedicare al provvedimento in oggetto altre sedute di dibattito, al fine di orientare il relatore nella formulazione della proposta da sottoporre all'attenzione della Commissione.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.55.

INTERROGAZIONI

Martedì 13 settembre 2016. — Presidenza del vicepresidente Vincenzo GAROFALO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni così rimane stabilito.

5-01663 Catalano: Carenza di personale negli uffici della motorizzazione civile in Sardegna.

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

Ivan CATALANO (Misto), nel replicare, si riserva di approfondire i contenuti della

risposta del rappresentante del Governo testé fornita ad una sua interrogazione ormai datata, che tuttavia riguardava i disservizi degli uffici della motorizzazione civile in Sardegna che — in base alle informazioni in suo possesso — non risulterebbero ancora risolti. Auspica, in ogni caso, che sia percorsa senza indugi la strada tracciata dal Governo inerente alla introduzione di un'unica modalità di archiviazione e all'istituzione di un'agenzia sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ottica di perseguire una riorganizzazione della gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli, che sia suscettibile di determinare una sensibile riduzione dei costi. Si dichiara pertanto parzialmente soddisfatto della risposta al suo atto di sindacato ispettivo.

5-04552 Fregolent: Modalità di svolgimento delle proprie mansioni da parte del personale di Trenitalia, con particolare riguardo all'uguaglianza di genere.

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

Silvia FREGOLENT (PD), replicando, si dichiara non soddisfatta della risposta del rappresentante del Governo, che giudica poco esauriente. Fa notare, infatti, che tale risposta non sembra tener conto di quanto realmente accaduto, ignorando quanto accertato dalla polizia ferroviaria in quella circostanza. Giudica grave che una cittadina, alla quale è stata irrogata una sanzione in presenza di una irregolarità solo formale, possa subire, su un treno regionale, un simile trattamento da parte di personale autorizzato, nel caso di specie un capotreno, che — a suo avviso — rivelandosi non adeguato a svolgere i propri compiti, ha tenuto un comportamento aggressivo non proporzionato alla irregolarità commessa.

5-04869 Latronico: Necessità di migliorare i collegamenti ferroviari al servizio della città di Matera, con particolare riferimento al completamento della tratta Ferrandina-Matera.

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

Cosimo LATRONICO (Misto-CR), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta, che consente di avere un quadro esauriente della situazione in essere. Rileva tuttavia che le esigenze sottese alla sua interrogazione e alle concorrenti iniziative anche di altri deputati mirano a conseguire un obiettivo concreto, il cui raggiungimento sembra lontano. Auspica che l'aggiornamento delle previsioni dei costi testé annunciato sia il segnale della reale volontà di giungere finalmente ad un completamento di un'opera giudicata essenziale per un'area strategica del Mezzogiorno, nel segno di una valorizzazione delle ingenti risorse che sono già state parzialmente investite. Ricordato che è in corso in Commissione IX una discussione su atti di indirizzo che vertono proprio su tale delicata questione, fa presente, infine, che, sulla base di recenti misure legislative, la tratta ferroviaria Salerno-Taranto è stata inclusa tra le opere di rilievo strategico nazionale, richiedendo pertanto la messa in atto di azioni conseguenti.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, ricorda che la discussione sugli atti di indirizzo testé ricordati dal deputato Latronico è stata avviata in Commissione nello scorso luglio e potrà utilmente proseguire in vista della individuazione di una soluzione efficace alle problematiche appena illustrate.

5-08189 Galgano: Misure per il potenziamento del trasporto ferroviario nella regione Umbria.

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

Adriana GALGANO (SCpI), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta fornita, auspicando il completamento di opere strategiche per la regione Umbria, avviate in un periodo molto risalente. Fa riferimento, in particolare, all'esigenza di completare il raddoppio della tratta Spoleto-Campello, sottolineando come tale opera, attraversando un territorio impervio, agevolerebbe il passaggio dei treni, che in quella zona spesso sono costretti a fermarsi. Rileva come i disservizi sulla tratta Perugia - Roma siano così frequenti da rendere finanche preferibili soluzioni di viaggio su tratte diverse. Propone al Governo, in ogni caso, di valutare una soluzione alternativa, che potrebbe essere rappresentata dall'utilizzo dell'offerta di trasporto delle linee ad alta velocità che attualmente attraversano il territorio toscano, modificando le tratte in modo da servire il territorio umbro.

5-08662 De Lorenzis: Impatto della discarica limitrofa all'aeroporto di Taranto-Grottaglie sulla sicurezza del traffico aereo.

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

Diego DE LORENZIS (M5S), nel replicare, prende atto della risposta del rappresentante del Governo, giudicando grave che la provincia di Taranto abbia dato seguito al procedimento autorizzatorio in relazione alla discarica in oggetto, nonostante il parere negativo reso dall'Enac nell'ambito della Conferenza dei servizi svolta lo scorso 26 luglio. Giudica inoltre paradossale che l'Enac sia stato informato dai cittadini - e non dalle autorità preposte - della stessa convocazione delle conferenze di servizi a ciò dedicate, nonostante sia l'ente proposto a valutare i rischi sulla sicurezza aerea derivanti da tale discarica limitrofa all'aeroporto di

Taranto-Grottaglie. Ricordando come tale patologica vicenda sia emersa grazie al lavoro dei Gruppi consiliari del suo movimento politico, si riserva di assumere in futuro ulteriori iniziative al fine di far luce sulla vicenda, eventualmente anche attraverso una interlocuzione con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

5-08667 Ricciatti: Ripetuti episodi di disservizio verificatisi sulla linea ferroviaria Ancona-Roma.

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

Lara RICCIATTI (SI-SEL), nel replicare, ringrazia il rappresentante del Go-

verno per la risposta fornita, pur sottolineando l'urgenza di migliorare la tratta ferroviaria Ancona-Roma, a fronte di frequenti malfunzionamenti che lei stessa ha avuto modo di riscontrare di persona, anche di recente, insieme a tanti altri cittadini. Fa presente, al riguardo, che in quella tratta i treni – le cui carrozze non dispongono di servizi all'altezza – non rispettano gli orari e spesso si fermano, con il rischio di ripartire dopo lunghe attese. Si augura, pertanto, che il Ministero faccia fronte a tale problematica assumendo le opportune iniziative.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.50.

ALLEGATO 1

5-01663 Catalano: Carenza di personale negli uffici della motorizzazione civile in Sardegna.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito alla carenza di personale presso gli uffici della Motorizzazione civile, e in particolare negli uffici di Oristano, Nuoro, Sassari e Cagliari, ricordo che i reiterati blocchi delle assunzioni nel pubblico impiego hanno determinato una forte riduzione di personale in servizio presso tutti gli uffici della Motorizzazione civile dislocati sul territorio nazionale, compresi naturalmente i citati uffici della Sardegna. Tale situazione è aggravata dal blocco del *turn over* per il personale da collocare in quiescenza.

Tuttavia, malgrado la oggettiva riduzione di personale e il corrispondente aumento delle incombenze – si pensi agli esami per il conseguimento della patente di guida così come derivante dall'applicazione della Direttiva 2006/126/CE che ha introdotto dal 19 gennaio 2013 nuove tipologie di patenti e più complesse procedure d'esame – gli uffici della Motorizzazione civile hanno fatto fronte, con le risorse finanziarie e di personale a disposizione, ai propri compiti istituzionali senza penalizzare l'utenza.

Quanto all'effettuazione degli esami nella provincia di Nuoro, non risulta alcun blocco dell'attività.

Inoltre, ricordo che l'articolo 8, comma 1, lettera *d*), della legge 7 agosto

2015, n. 124, recante Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche prevede la riorganizzazione, ai fini della riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli e della realizzazione di significativi risparmi per l'utenza, anche mediante trasferimento, previa valutazione della sostenibilità organizzativa ed economica, delle funzioni svolte dagli uffici del Pubblico registro automobilistico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con conseguente introduzione di un'unica modalità di archiviazione finalizzata al rilascio di un documento unico contenente i dati di proprietà e di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, da perseguire anche attraverso l'eventuale istituzione di un'agenzia o altra struttura sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La riforma in parola è finalizzata, tra l'altro, a introdurre significative semplificazioni amministrative allo scopo di migliorare i livelli qualitativi dei servizi all'utenza e di operare una più razionale ed efficace riorganizzazione degli uffici.

ALLEGATO 2

5-04552 Fregolent: Modalità di svolgimento delle proprie mansioni da parte del personale di Trenitalia, con particolare riguardo all'uguaglianza di genere.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Sull'episodio riportato dagli Onorevoli interroganti, Trenitalia ha riferito quanto segue.

Il 16 gennaio 2015, il Capotreno in servizio sul treno Regionale n. 4324 accertava che il biglietto esibito da una cliente per il dovuto controllo, pur regolarmente obliterato, presentava una sostanza estranea che, ricoprendo l'area di convalida, rendeva di fatto alterato il titolo di viaggio.

In base alla normativa vigente (decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 e Condizioni Generali di Trasporto dei Passeggeri di Trenitalia), il Capotreno provvedeva ad elevare la prevista sanzione amministrativa il cui pagamento, avvenuto a bordo treno, ha estinto l'irregolarità rilevata.

Trenitalia evidenzia che, come da prassi aziendale improntata a criteri di rispetto dei diritti e della dignità del cliente, il Capotreno ha proceduto alla contestazione dell'irregolarità dopo aver invitato il possessore del biglietto alterato ad allontanarsi dall'ambiente in cui si trovavano gli altri passeggeri, proprio per tutelarne la riservatezza e la sensibilità.

Trenitalia ha inoltre provveduto a ritirare il biglietto e a sottoporlo ad una accurata perizia, non solo da parte di personale esperto interno ma anche di consulenti esterni, che hanno confermato la presenza della suddetta sostanza – estranea alla normale composizione del biglietto – nell'area di convalida.

ALLEGATO 3

5-04869 Latronico: Necessità di migliorare i collegamenti ferroviari al servizio della città di Matera, con particolare riferimento al completamento della tratta Ferrandina-Matera.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Riferisce Rete Ferroviaria Italiana che con l'Aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016, si è proceduto ad aggiornare le precedenti previsioni per il completamento della linea ferroviaria Ferrandina - Matera per tener conto, in parte, di necessari adeguamenti al vecchio progetto a seguito del mutato scenario normativo e, in parte, per aver ipotizzato alcuni interventi aggiuntivi al fine di rendere l'opera più funzionale alle nuove esigenze trasportistiche richieste dal territorio, valutando un costo dell'investimento pari a 265mln di euro.

In particolare, a parte l'importo dei 45 mln di euro già disponibile e quasi completamente realizzato e contabilizzato, a meno di alcune attività di collaudo, la restante somma di 220 mln di euro è così ripartita:

180 milioni per aggiornamento vecchio progetto a nuove normative e adeguamento sicurezza in galleria;

10 milioni per elettrificazione linea (non prevista in precedente progetto);

30 milioni per realizzazione bretella di collegamento a Ferrandina (direzione Potenza) al fine di rendere l'infrastruttura funzionale anche per collegamenti diretti Matera - Potenza - Battipaglia - Salerno.

La suddetta stima, assieme alle risorse già disponibili (45 milioni di euro) è stata confermata nell'aggiornamento 2016 dello stesso Contratto di Programma; allo stato l'intervento risulta sospeso in quanto i finanziamenti residui, al netto delle opere

già eseguite, non sono sufficienti per la realizzazione di fasi funzionali dell'investimento.

Per gli aspetti di competenza di Trenitalia, questa rappresenta che l'attuale offerta giornaliera di servizi ferroviari di media e lunga percorrenza per la provincia di Matera comprende due coppie di treni Intercity Roma - Taranto e viceversa, e cioè IC Taranto - Roma alle ore 8.05 e alle ore 14.00, e IC Roma-Taranto con partenza alle ore 6.26 e alle ore 15.26.

Tutti i suddetti treni rientrano nel Contratto di Servizio 2009-2014 stipulato tra Trenitalia e lo Stato, scaduto il 31 dicembre del 2014 e attualmente in regime di proroga sino alla fine del 2016.

Per quanto concerne i servizi regionali, come è noto, ormai da molti anni, secondo la normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997) la relativa programmazione rientra nelle competenze delle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da Contratti di Servizio — tra cui quello con la Regione Basilicata — 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 da ciascuna Regione. Compete, quindi, alla Regione Basilicata ogni determinazione circa le proposte avanzate per il miglioramento del servizio del trasporto ferroviario regionale, anche con riferimento all'appuntamento di «Matera 2019».

Infine, con il nuovo orario estivo 2016, Trenitalia ha proposto alla propria clientela un servizio integrato di bus più Frecce AV che permette di raggiungere i terminali del-

l'Alta Velocità da molte città. Il servizio, denominato Freccialink, viene effettuato, come tutti i servizi ferroviari delle Freccie, in regime di mercato e, non essendo oggetto di alcun corrispettivo pubblico, è sostenuto esclusivamente con i ricavi da traffico.

In particolare, nella regione Basilicata sono in servizio due coppie di Freccialink che collegano la città di Matera al terminale AV di Salerno, in connessione con i treni Frecciarossa da/per Napoli, Roma, Firenze, Bologna e Milano.

ALLEGATO 4

5-08189 Galgano: Misure per il potenziamento del trasporto ferroviario nella regione Umbria.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In più occasioni il MIT ha avuto modo di riferire sul miglioramento del trasporto su ferro in Umbria, che rappresenta un obiettivo per la centralità del territorio sotto il profilo geografico.

Quanto alla specifica richiesta di un eventuale collegamento diretto tra Terni/Perugia e Milano e Napoli con il servizio Frecciargento, via Orte-Foligno-Terontola, Trenitalia evidenzia che le caratteristiche dell'infrastruttura tra Foligno e Terontola non consentono velocità superiori a quelle previste per gli IC o i treni Regionali e che, con tale instradamento, i tempi di percorrenza subirebbero un aumento rilevante, con conseguente perdita di competitività del servizio sui bacini che sviluppano i maggiori volumi di traffico, non compensata dalla domanda incrementale del nuovo collegamento che risulterebbe, così, economicamente non sostenibile.

Per quanto riguarda i servizi regionali – la cui programmazione, come è noto, compete alle Regioni, va considerato che l'Umbria è collegata sia con la Toscana che con il Lazio da treni Regionali Veloci espressamente dedicati alla clientela che si sposta, anche quotidianamente, su relazioni regionali o interregionali; tali treni utilizzano la linea Direttissima tra Figline e Firenze e tra Orte e Roma, e le rilevazioni degli indici di frequentazione registrano costantemente valori molto elevati.

Per gli aspetti, invece, di competenza di Rete Ferroviaria Italiana, questa riferisce che la regione Umbria è interessata dal progetto generale di Potenziamento della linea Orte-Falconara, che prevede il raddoppio dell'intera estesa suddiviso per fasi. Il progetto di raddoppio della tratta Spo-

leto - Campello sul Clitunno include anche interventi di PRG nella stazione di Spoleto, che diverrà località di passaggio dal doppio al semplice binario.

L'investimento è compreso nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016 – Parte Investimenti tra RFI e MIT; il costo dell'intervento è pari a 100,4 milioni di euro interamente finanziati e ad oggi sono stati spesi 57,7 milioni di euro per i lavori effettuati.

Circa il raddoppio della tratta Terni – Spoleto, l'intervento prevede la realizzazione in variante del nuovo binario, di circa 22 chilometri, prevalentemente in galleria, mantenendo in esercizio il binario esistente. Tale progetto, di costo pari a 572 milioni di euro, è compreso nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016 – Parte Investimenti tra RFI e MIT. In particolare, la progettazione del raddoppio è inclusa nella Sezione 1 – Opere in corso, con un importo finanziato di 11 milioni di euro, mentre la realizzazione dell'opera è inserita in Sezione 2 – Opere programmatiche, con un importo da finanziare di 561 milioni di euro. Inoltre, è in corso di realizzazione il nuovo apparato centrale computerizzato (ACC) nella stazione di Terni, intervento avente un costo di circa 15 milioni di euro.

Per quanto attiene all'ipotesi di realizzare un collegamento veloce tra Perugia e Milano/Napoli, RFI segnala che sussistono le condizioni tecniche, in termini di circolabilità, per poter effettuare un treno con materiale ETR 600 che garantisca un collegamento tra Perugia e Milano, analogo e più veloce di quello oggi realizzato con l'Intercity 580 Terni - Milano (deno-

minato Tacito); il tempo di percorrenza, in base ad una prima stima in assoluto, sarebbe pari a circa 3 ore e 10 minuti.

Tuttavia, tale ipotesi di servizio deve essere necessariamente verificata e resa compatibile sia con l'attuale offerta di trasporto sulle linee Alta Velocità a nord di Arezzo, che con i servizi del trasporto regionale sul semplice binario in territorio umbro. Inoltre, è necessaria un'analisi di fattibilità di tipo commerciale, di competenza delle Imprese Ferroviarie, configurandosi l'ipotesi di relazione veloce in questione come un servizio « a mercato ».

Negli stessi termini va valutata l'ipotesi di collegamento veloce tra Perugia e Napoli, per la quale, in base a una prima stima di massima, il tempo di percorrenza varrebbe circa 3 ore e 45 minuti.

Infine, in merito ai servizi di tipo regionale previsti dall'Accordo Quadro sottoscritto a gennaio scorso da Regione Umbria e RFI, quest'ultima precisa che verrà assegnata una capacità pari a circa 3,7 milioni di km, con collegamenti su Roma, Ancona e Firenze oltre a quelli interni alla Regione stessa.

Peraltro, tutti i servizi impostati su linea direttissima Firenze – Roma verranno garantiti alle condizioni attuali fino a gennaio 2018, data oltre la quale la programmazione di tale offerta sarà subordinata all'attrezzaggio del materiale rotabile con tecnologia ERTMS. In ogni caso, a partire dal 2020 la circolazione in linea DD Firenze - Roma dovrà avvenire ad una velocità minima del materiale rotabile pari a 200 chilometri orari.

ALLEGATO 5

5-08662 De Lorenzis: Impatto della discarica limitrofa all'aeroporto di Taranto-Grottaglie sulla sicurezza del traffico aereo.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto, l'ENAC agisce quale unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile; la sicurezza della navigazione aerea è garantita anche dalla gestione del controllo e della vigilanza del territorio supportata da una mirata e attenta regolazione delle costruzioni, piantagioni, e in generale attività e opere che potrebbero rappresentare un ostacolo alla navigazione aerea perché interferenti con le superfici di rispetto definite dall'ENAC stesso o potrebbero rappresentare un pericolo per la navigazione aerea, pur non interferendo con le suddette superfici, in quanto costituenti un potenziale richiamo per la fauna selvatica.

Pertanto, per gli aspetti relativi agli ostacoli e ai potenziali pericoli alla navigazione aerea in attuazione dell'articolo 707 del Codice della navigazione aerea, ENAC ha sviluppato una mappatura delle zone intorno agli aeroporti da sottoporre a vincolo e stabilito le relative limitazioni. Tali mappe, peraltro pubblicate, rientrano nel patrimonio normativo dei Comuni interessati per il governo del territorio.

Sui pericoli per la navigazione aerea, l'ENAC ha dato inoltre attuazione all'articolo 711 del predetto Codice individuando, nel Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, le opere, le piantagioni e le attività che costituiscono un potenziale richiamo per la fauna selvatica o comunque un pericolo per la navigazione.

Inoltre, sempre ENAC riferisce che con le Linee guida relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica e le Linee guida valutazione della messa in

opera di impianti di discarica in prossimità del sedime aeroportuale ha individuato le zone entro 13 km dal sedime aeroportuale quali quelle da sottoporre a potenziale limitazione ai sensi dell'articolo 707 del Codice della navigazione e ha indicato le eventuali azioni da adottare per la mitigazione del cosiddetto fenomeno del *wildlife strike*.

Per tale fenomeno, l'attività di vigilanza e controllo da parte di ENAC è espletata mediante la certificazione del gestore aeroportuale, che garantisce con il proprio piano di prevenzione e controllo del rischio di *wildlife strike*, approvato da ENAC, anche il monitoraggio delle fonti attrattive fuori il sedime aeroportuale. Inoltre, limitatamente alle attività definite nel Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, ENAC e il gestore partecipano alle conferenze di servizi indette dalle amministrazioni pubbliche competenti, eventualmente ricorrendo al potere di veto.

Ciò premesso, in riferimento all'impianto/complesso IPPC denominato « Discarica per rifiuti speciali non pericolosi » gestito dalla società Ambiente srl di Grottaglie (TA), autorizzato inizialmente dalla Provincia di Taranto con D.D. n. 173 del 3 novembre 2005 e successive, come da ultima autorizzazione con D.D. della Regione Puglia n. 24 del 5 settembre 2014 per la costruzione e l'esercizio dell'impianto di trattamento del percolato al servizio del complesso IPPC e relativo aggiornamento dell'AIA (Autorizzazione Integrata Ambientale) D.D. n. 426 del 2008, ENAC aggiunge quanto segue.

Già dal 2008, l'Ente si era occupato della discarica in occasione dell'ottenimento con il citato D.D. n. 426 dell'AIA, relativa all'esercizio dell'attività D1 per una volumetria di 2.334.000 metri cubi. All'epoca ENAC aveva eccepito alla Regione Puglia di aver autorizzato una discarica con delibere del 2005 in difetto di un'autorizzazione dell'ENAC di cui al decreto legislativo n. 96/2005. Tuttavia, nel 2008, l'ENAC non aveva riscontrato alcun potenziale pericolo per la navigazione aerea in relazione al tipo di rifiuto trattato nonché per il trattamento del rifiuto stoccato, ma aveva raccomandato di non consentire l'utilizzo delle discariche per lo smaltimento di rifiuti solidi urbani, come peraltro esplicitamente escluso dalle deliberazioni della Provincia di Taranto.

Nel mese di luglio, grazie alla segnalazione dei cittadini, ENAC è venuto a conoscenza della Conferenza di servizi del 22 marzo 2016 indetta dalla Provincia di Taranto per la valutazione di compatibilità ambientale contestuale alla richiesta di AIA e Autorizzazione Paesaggistica della modifica sostanziale alla Discarica III Lotto Linea Ambiente, inquadrata in sottocategoria *ex* articolo 7, comma 1, lettera C), decreto ministeriale 27 settembre 2010 e si è immediatamente attivato presso la Provincia di Taranto, responsabile del procedimento, per sensibilizzare la stessa sul fenomeno del *wildlife strike* per la sicurezza della navigazione aerea, chiedendo documenti specifici non rinvenuti sul sito internet della stessa Provincia tra gli elaborati prodotti dalla società Ambiente srl, documenti necessari per esprimere il parere di competenza sulla sicurezza della navigazione aerea, in conformità al citato articolo 711 del CdN.

Al riguardo la Provincia di Taranto ha puntualizzato che la predetta Conferenza di servizi è stata di tipo istruttorio, anche al fine dell'esame degli interessi coinvolti nel procedimento e dell'individuazione di ulteriori soggetti preposti all'espressioni di pareri di competenza, quali quelli dell'ENAC e della società di gestione dell'aeroporto di Grottaglie. Inoltre, ha invitato la società Ambiente srl, proponente il procedimento amministrativo, a produrre la documentazione richiesta dall'ENAC al fine degli adempimenti consequenziali della Provincia.

Ricevuta la relativa documentazione tecnica, allo scopo di poter esprimere le proprie valutazioni, l'ENAC ha effettuato un sopralluogo con propri rappresentanti, all'esito del quale ha espresso parere negativo nella Conferenza dei Servizi del 26 luglio scorso; detto parere è stato motivato dalla presenza di un considerevole numero di gabbiani accertata sul sito indice di una attrattività del rifiuto conferito in discarica.

Da ultimo, il Ministero dell'ambiente riferisce di non essere al corrente dei fatti descritti in quanto non titolare di procedimenti autorizzatori per la realizzazione e l'esercizio degli impianti di gestione dei rifiuti, la cui competenza è attribuita alle autorità regionali. Inoltre, la normativa non prevede in alcun modo la partecipazione del MAMB in alcuna fase dello svolgimento del suddetto procedimento; sono fatti salvi soltanto i casi in cui le autorizzazioni riguardano tipologie di impianti di notevole estensione per i quali la competenza è eventualmente posta in carico al MAMB, ma non è il caso in specie.

ALLEGATO 6

5-08667 Ricciatti: Ripetuti episodi di disservizio verificatisi sulla linea ferroviaria Ancona-Roma.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito al disservizio segnalato, informo che il MIT è attivo nel percorso di costante verifica dei servizi erogati nell'ambito del Contratto di Servizio a media e lunga percorrenza, e proprio il 10 maggio scorso sul treno segnalato era in corso una verifica da parte dei funzionari incaricati. Il MIT intende proseguire nell'attività di ispezioni a bordo proprio per mantenere costante il monitoraggio dei servizi erogati da Trenitalia. E infatti, a valle di tale evento sono state ripetute almeno altre due ispezioni nel periodo immediatamente successivo senza tuttavia riscontrare ulteriori disagi; si è anche attivato un canale diretto con l'Impresa ferroviaria per sensibilizzare quest'ultima all'adeguamento del materiale rotabile circolante.

Con l'iniziativa sopra citata si ritiene di aver messo in campo le azioni necessarie a ridurre il numero di ritardi e malfunzionamenti relativi ai servizi sulla tratta, anche attraverso la ristrutturazione dei convogli.

In proposito, Trenitalia evidenzia che la direttrice Roma - Ancona è attualmente servita da due coppie di Intercity effettuati con materiale rotabile recentemente ristrutturato (carrozze IC 270), ammodernato negli arredi interni e dotato di impianti di bordo tecnologicamente avanzati.

Per quanto concerne, poi, l'andamento del servizio sulla linea in questione, la medesima azienda evidenzia che, nel periodo dal 1° gennaio 2016 alla prima settimana di questo mese – escludendo le cause non dipendenti da Trenitalia – l'Intercity 541 ha registrato un dato di puntualità superiore al 98 per cento, in linea con la puntualità complessiva IC della direttrice Roma - Ancona nello stesso periodo.

Nel concludere, si ritiene di aver agito tempestivamente alla risoluzione delle problematiche emerse in sede di segnalazione dell'utenza, fermo restando che il MIT continuerà a monitorare tali servizi.