

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-10843 Franco Bordo: Sulla fase valutativa dell'avvio dei lavori della Commissione VIA per il progetto di riqualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola	81
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	88
5-10844 Biasotti: Sulla pubblicità dell'attività e degli atti istruttori sottostanti all'istituzione di Catania come sede dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale ...	82
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	89
5-10845 Spessotto: Cessazione dei voli Alitalia dall'aeroporto Tito Minniti e iniziative a favore del trasporto aereo da e per Reggio Calabria	82
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	90
5-10958 Oliaro: Interventi urgenti volti ad impedire i continui disservizi a danno del pendolarismo ferroviario umbro	83
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	91
5-10959 Tullo: Sicurezza della circolazione stradale in presenza di cantieri	83
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	93
INTERROGAZIONI:	
5-09186 Prodanì: Riattivazione della linea ferroviaria « Transalpina » nel tratto Campo Marzio – Opicina	84
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i>	95
5-10001 Spessotto: Modalità di pubblicazione delle relazioni della Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime e di trasmissione delle raccomandazioni ivi contenute	84
<i>ALLEGATO 7 (Testo della risposta)</i>	97
5-10044 Spessotto: Innalzamento dei livelli di sicurezza connessi alla circolazione sul ponte della libertà di Venezia	84
<i>ALLEGATO 8 (Testo della risposta)</i>	98
5-10052 Tullo: Rallentamento dei tempi di percorrenza di alcuni collegamenti ferroviari tra la Liguria e Roma	84
<i>ALLEGATO 9 (Testo della risposta)</i>	100
5-10489 Liuzzi: Operatività dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano e suo inserimento nel piano nazionale per gli aeroporti	84
<i>ALLEGATO 10 (Testo della risposta)</i>	101
5-10677 Giulietti: Sullo stato del trasporto ferroviario umbro e sul passaggio della sua rete ferroviaria (ex FCU) a RFI.	
5-10584 Galgano: Sullo stato del trasporto ferroviario umbro e sul passaggio della sua rete ferroviaria (ex FCU) a RFI	85
<i>ALLEGATO 11 (Testo della risposta)</i>	103

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina dell'avvocato Andrea Annunziata a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale. Nomina n. 102 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio*) 85

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni in materia di modalità di pagamento delle retribuzioni ai lavoratori. Nuovo testo C. 1041 Di Salvo (Parere alla XI Commissione) (*Esame e conclusione – Parere favorevole*) 86

ALLEGATO 12 (*Parere approvato*) 105

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Martedì 28 marzo 2017. — 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 13.05.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche mediante la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-10843 Franco Bordo: Sulla fase valutativa dell'avvio dei lavori della Commissione VIA per il progetto di riqualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola.

Filippo FOSSATI (MDP), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo nella quale si segnala uno strano stato della procedura in oggetto che è all'origine della richiesta di chiarimenti.

Infatti, secondo quanto appreso da fonti da stampa, la Commissione nazionale per la Valutazione di impatto ambientale (Via) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nominata nelle more del procedimento di valutazione di impatto ambientale del progetto di riqualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola denominato « Aeroporto « A. Vespucci » di Firenze – master plan aeroportuale 2014-2029 »,

avrebbe da tempo terminato i suoi lavori, inviando ai competenti Ministeri il proprio parere che, però, questi ultimi non avrebbero reso valido e formale attraverso la propria sottoscrizione.

Sottolinea che questo non costituisce un mero passaggio burocratico perché la legge stessa prevede precise conseguenze in caso di negato parere da parte dei Ministri.

Ricorda che le stesse fonti di stampa riferiscono che l'istruttoria della Commissione condizionerebbe il parere positivo all'ottemperanza di 62 prescrizioni, a loro volta contenenti circa 80 sub-prescrizioni, per un totale quindi di circa 142 indicazioni obbligatorie ai fini della realizzazione dell'intera opera tali da stravolgere, di fatto, il progetto originario.

Rimarca che tutto ciò ha generato nei territori interessati un clima di allarme, anche, ma non solo, relativamente al possibile impatto ambientale. Segnala, inoltre, che non si è ritenuto di avviare un'indagine pubblica nonostante la medesima legge lo consenta.

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

Paolo FONTANELLI (MDP), replicando in qualità di cofirmatario, ritiene che quanto evidenziato nella risposta del Governo non possa essere considerato soddisfacente se rapportato alle problematiche particolarmente sentite dagli abitanti dei territori interessati – territori che non sono stati coinvolti in un vero confronto – sia in relazione alla trasparenza del per-

corso che dovrebbe concludersi con i prescritti pareri sia con riguardo agli aspetti concernenti la sicurezza e più in generale l'ambiente.

Ricorda in proposito che l'area interessata è fortemente antropizzata cosa che di per sé costituisce un rilevante fattore di allarme, soprattutto dal punto di vista della sicurezza della navigazione aerea e per gli insufficienti fattori di valutazione offerti circa il rischio di incidenti nelle fasi di atterraggio e decollo; sottolinea, vista la realtà edilizia dei dintorni, il possibile impatto aereo sugli stabilimenti circostanti l'aeroporto, ivi compresa una scuola militari notevolmente affollata che è ubicata a pochi metri dal passaggio degli aeromobili.

Segnala, peraltro, anche le recenti dichiarazioni del presidente del TAR toscano – tribunale che ha espresso parere negativo sulla corsia parallela – che hanno sollevato una polemica su aspetti concernenti la sicurezza oltre che su quelli ambientali.

Ritiene, in conclusione, che la questione deve ancora essere approfondita e che non ci si deve accontentare delle valutazioni fin qui fatte.

5-10844 Biasotti: Sulla pubblicità dell'attività e degli atti istruttori sottostanti all'istituzione di Catania come sede dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale.

Stefania PRESTIGIACOMO (FI-PdL), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo.

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

Stefania PRESTIGIACOMO (FI-PdL), replicando, si riserva di valutare gli elementi forniti dal Governo nella sua risposta ed eventualmente di riproporre atti di sindacato ispettivo sul medesimo tema.

5-10845 Spessotto: Cessazione dei voli Alitalia dall'aeroporto Tito Minniti e iniziative a favore del trasporto aereo da e per Reggio Calabria.

Federica DIENI (M5S), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo attraverso al quale intende chiedere si faccia chiarezza sulla situazione dell'aeroporto di Reggio Calabria. Non ritiene che serva riassumere la situazione che ha portato all'abbandono dello scalo Tito Minniti da parte di Alitalia: esso ora è sull'orlo del baratro e rifiuta di considerare la debole proroga che il Governo è riuscito ad ottenere da Alitalia per il mese di aprile – peraltro con un fortissimo ridimensionamento dei voli – come una soluzione.

In tal senso, a prescindere dalle motivazioni di questo disastro e dalle connesse responsabilità, intende sapere cosa sta facendo esattamente il Governo per consentire che l'aeroporto dello Stretto non sia destinato a chiudere e ottenere che il mezzo milione di passeggeri che lo ha utilizzato nel corso del 2016 non sia, in futuro, condannato a restare a terra.

Desidera che questa Commissione venga messa a parte, in concreto, di quali siano i vettori con cui dovrebbe esserci una trattativa in atto e quali speranze vi siano per mantenere dei collegamenti decenti tra Reggio Calabria e il resto d'Italia anche dopo la data del 30 aprile 2017. Inoltre, in relazione al tavolo tecnico tra le parti interessate, stigmatizza che il Ministero abbia escluso categoricamente la partecipazione di parlamentari da essi, invitando, tuttavia, un gran numero di politici locali.

Infine vorrebbe sapere, considerato che l'amministratore delegato di Alitalia si è mostrato possibilista circa un ritorno della compagnia nel predetto scalo nel caso siano applicati gli strumenti della continuità territoriale, se il Governo intenda o no attivarsi in tal senso.

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

Federica DIENI (M5S), replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo in quanto sono state riferite solo cose già note.

Sottolinea che l'annunciata misura della ripresa dei voli costituisce in realtà un forte ridimensionamento nei trasporti aerei giacché si tratta del ripristino di un collegamento giornaliero.

Si dichiara delusa dall'assenza nella risposta del Governo di misure specifiche poste in atto al fine di attirare altre compagnie aeree a volare sullo scalo reggino, anche considerato che l'aeroporto è dotato di una sola pista e che chi lo utilizza ha bisogno di un brevetto speciale.

Ribadisce che lo stato del trasporto pubblico calabrese, specie quello aereo, è fortemente critico e che i collegamenti aerei sono necessari con il resto del Paese. Peraltro, ricorda anche che, in considerazione del pendolarismo sanitario cui sono costretti i calabresi, essi sono ancora più necessari per raggiungere le strutture sanitarie situate soprattutto al Nord dell'Italia.

Conclude, per quanto riguarda la tematica della recente aggiudicazione della gara per la gestione dell'aeroporto, segnalando il sospetto che la società in questione, la Sacal, sia più interessata a Lamezia Terme che agli aeroporti di Reggio Calabria e Crotone.

5-10958 Oliaro: Interventi urgenti volti ad impedire i continui disservizi a danno del pendolarismo ferroviario umbro.

Adriana GALGANO (CI), in qualità di cofirmataria, rinuncia all'illustrazione dell'interrogazione in titolo rinviando al testo pubblicato.

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

Adriana GALGANO (CI), replicando, si dichiara soddisfatta nella parte della risposta che, considerando quanto annunciato in merito alla manutenzione delle infrastrutture, prefigura incoraggianti prospettive future. Tuttavia, sottolinea, anche

in qualità di utente di quella tratta, che la situazione attuale, da lei sperimentata in prima persona, è purtroppo quella descritta nell'interrogazione in titolo: continui ritardi, treni vecchi e scomodi nonché informazioni al pubblico carenti – a volte inesistenti – e comunque non date nei termini descritti dal Governo.

Ritiene che quanto riferito circa gli investimenti costituisca certamente una notizia positiva. Tuttavia è convinta che vada fatto qualcosa fin da subito per cambiare le cose, ivi compresi interventi nel breve periodo per migliorare il sistema informativo a beneficio degli utenti.

5-10959 Tullo: Sicurezza della circolazione stradale in presenza di cantieri.

Mario TULLO (PD), rinuncia all'illustrazione dell'interrogazione in titolo rinviando al testo pubblicato.

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

Mario TULLO (PD), replicando, si dichiara soddisfatto per la puntuale esposizione fatta dal rappresentante del Governo. Non può, però, non ricordare che l'incidente in questione ha provocato morti e feriti, alcuni dei quali lottano tra la vita e la morte. Anche se sarà compito della magistratura fare luce sulla dinamica dei fatti e sulle eventuali responsabilità, la politica ha il dovere di approfondire le problematiche collegate all'evento che concerne una infrastruttura con caratteristiche peculiari dovute al territorio che attraversa. Le autostrade liguri hanno infatti corsie più strette di altre, come ad esempio l'autostrada del Sole. Si chiede se non sarebbe stato più opportuno chiudere un'ulteriore corsia al traffico a protezione dell'area di cantiere.

Ritiene che incidenti del genere richiedono tutta la necessaria attenzione da parte dei competenti organi parlamentari, e ogni possibile utilizzo degli strumenti parlamentari previsti dai regolamenti, al fine di evitare che possano accadere di nuovo.

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

La seduta termina alle 13.45.

INTERROGAZIONI

Martedì 28 marzo 2017. — 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 13.35.

Michele Pompeo META, *presidente*, come richiesto, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

5-09186 Prodani: Riattivazione della linea ferroviaria « Transalpina » nel tratto Campo Marzio – Opicina.

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

Aris PRODANI (Misto), replicando, si dichiara soddisfatto per gli impegni assunti in merito alla possibile riattivazione della tratta ferroviaria oggetto dell'interrogazione, che auspica possa avvenire nei tempi più brevi possibili.

Infatti, il protrarsi della sospensione dell'esercizio rischia di far lievitare i costi di riattivazione di una linea la cui importanza è sottolineata dalla presa di posizione dell'Autorità portuale e dalla sua natura di unica linea alternativa a quella ufficiale per raggiungere le strutture portuali di Trieste.

5-10001 Spessotto: Modalità di pubblicazione delle relazioni della Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime e di trasmissione delle raccomandazioni ivi contenute.

Mirella LIUZZI (M5S), in accordo con la presentatrice, 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 7*).

Mirella LIUZZI (M5S), si riserva di valutare gli elementi forniti dal rappresentante del Governo nella sua risposta.

5-10044 Spessotto: Innalzamento dei livelli di sicurezza connessi alla circolazione sul ponte della libertà di Venezia.

Mirella LIUZZI (M5S), in accordo con la presentatrice, 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 8*).

Mirella LIUZZI (M5S), si riserva di valutare gli elementi forniti dal rappresentante del Governo nella sua risposta.

5-10052 Tullo: Rallentamento dei tempi di percorrenza di alcuni collegamenti ferroviari tra la Liguria e Roma.

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

Mario TULLO (PD), replicando, ricorda che la sua interrogazione risale agli ultimi mesi dello scorso anno e prende atto dei miglioramenti *medio tempore* registrati nel collegamento ferroviario oggetto dell'interrogazione, pur osservando che esso presenta tuttora forti criticità.

5-10489 Liuzzi: Operatività dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano e suo inserimento nel piano nazionale per gli aeroporti.

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

Mirella LIUZZI (M5S), intervenendo in replica, ricorda che l'atto di sindacato ispettivo origina da un servizio giornalistico in cui si denunciavano, principalmente, i carenti standard di sicurezza della struttura e, più in generale, la situazione di precarietà dell'aeroporto nel suo complesso.

Al momento si è costretti a registrare il dato sull'afflusso dei passeggeri, tutt'altro che lusinghiero, e lo sconcertante cambio di posizione del Presidente di regione De Luca, che adesso punta al rilancio della struttura aeroportuale mentre nella precedente veste di sindaco di Salerno la definiva semplicemente inutile.

Viene da chiedersi come siano state spese le ingenti risorse ad esso destinate negli anni scorsi e se vi siano le condizioni per investire ancora in futuro su di esso, non solo per la vicinanza ed i rapidi collegamenti tra Salerno e Napoli ma anche per l'affacciarsi di nuove soluzioni logistiche, come ad esempio, quella che prevedrebbe un nuovo aeroporto ubicato in Calabria, nel comune di Scalea.

5-10677 Giulietti: Sullo stato del trasporto ferroviario umbro e sul passaggio della sua rete ferroviaria (ex FCU) a RFI.

5-10584 Galgano: Sullo stato del trasporto ferroviario umbro e sul passaggio della sua rete ferroviaria (ex FCU) a RFI.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde congiuntamente alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 11*).

Giampiero GIULIETTI (PD), si dichiara soddisfatto per quella parte della risposta del rappresentante del Governo che dà conto degli impegni e dei futuri investimenti sulle ferrovie umbre e sui collegamenti interni, anche su gomma. Auspica che si possano rapidamente risolvere si-

tuazioni decisamente anacronistiche come quella attuale che richiede circa due ore per coprire con il bus i 55 chilometri che separano Perugia da Città di Castello.

Adriana GALGANO (CI) rimarca, invece, nella sua replica insoddisfazione per l'assenza nella risposta di impegni certi e di tempistiche stringenti per gli interventi volti a velocizzare la percorrenza delle tratte oggetto dell'interrogazione.

Ricorda di aver già svolto un precedente atto di sindacato ispettivo, la cui risposta non offriva certezze sui tempi di realizzazione delle opere migliorative e nutriva la speranza di avere nel caso di specie risposte più chiare soprattutto a delineare il nuovo quadro dell'infrastruttura ferroviaria. Paventa il rischio, al riguardo, che all'inerzia nel rilancio del trasporto su ferro consegua un inevitabile incremento del traffico su gomma.

Ribadisce, inoltre, la richiesta che il traffico passeggeri umbro possa utilmente fruire dei vantaggi dell'alta velocità nonché che sia perfezionato il trasferimento della infrastruttura a RFI.

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

La seduta termina alle 14.10.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 28 marzo 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.10.

Proposta di nomina dell'avvocato Andrea Annunziata a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale.

Nomina n. 102.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina all'ordine del giorno.

Michele Pompeo META, *presidente*, come richiesto, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Alberto PAGANI (PD), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esprimersi sulla proposta di nomina dell'avvocato Andrea Annunziata a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale (competente per i porti di Augusta e Catania), trasmessa dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con lettera del 7 marzo scorso.

Rammenta che il 15 settembre 2016 è entrato in vigore il decreto legislativo n. 169 del 2016 recante norme per la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali, che attua normativamente quanto delineato nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica con riferimento alla riduzione del numero e alla riforma della *governance* delle autorità portuali, che vengono soppresse e sostituite dalle nuove 15 Autorità di Sistema Portuale. Il nuovo assetto normativo prevede che il Presidente dell'Autorità di sistema portuale è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente o i Presidenti delle regioni interessate, restando la nomina assoggettata al parere parlamentare ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 14 del 1978.

Sottolinea, per quanto riguarda i requisiti di nomina, che il Presidente deve essere scelto fra soggetti aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha quindi indicato – ai fini dell'acquisizione della prescritta intesa – il nome dell'avvocato Andrea Annunziata, sul quale la Regione Sicilia ha espresso intesa il 3 marzo scorso.

Il ministro fa presente che l'avvocato Annunziata risulta in possesso dei requisiti

prescritti vantando una pluriennale esperienza alla presidenza dell'Autorità portuale di Salerno, avendo presso di questa ottenuto risultati di grande prestigio ed avendo potuto, durante tale periodo, affrontare molteplici problematiche connesse alla *governance* dell'Ente ed alle interrelazioni con i diversi protagonisti del *cluster* marittimo, esperienze che, ad avviso del ministro medesimo, appaiono funzionali all'avvio del nuovo Ente ben potendo, in questa fase di *start-up* del riformato assetto organizzativo, contribuire ad assicurare da subito la piena operatività della neo-istituita Autorità di sistema portuale in titolo.

Dopo aver illustrato brevemente il *curriculum* del candidato propone, in conclusione, tenuto conto dell'esperienza professionale del candidato, che la Commissione esprima parere favorevole sulla proposta di nomina dell'avvocato Andrea Annunziata a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale.

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

La seduta termina alle 14.15.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 28 marzo 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.15.

Disposizioni in materia di modalità di pagamento delle retribuzioni ai lavoratori.

Nuovo testo C. 1041 Di Salvo.

(Parere alla XI Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, come richiesto, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Franco BORDO (MDP), *relatore*, ricorda che la proposta consta di 5 articoli ed è volta a regolamentare le modalità secondo le quali è ammesso il pagamento della retribuzione per tutti i lavoratori subordinati, nonché per i contratti di collaborazione coordinata e continuativa e per i contratti di lavoro instaurati dalle cooperative con i propri soci.

L'obiettivo dell'intervento legislativo — esplicitato nella relazione illustrativa — è quello di scongiurare la pratica illecita di alcuni datori di lavoro che, sotto il ricatto del licenziamento o della non assunzione, corrispondono ai lavoratori una retribuzione inferiore ai minimi fissati dalla contrattazione collettiva, pur facendo firmare al lavoratore una busta paga dalla quale risulta una retribuzione regolare.

Illustrando brevemente il contenuto del provvedimento in titolo, ricorda che l'articolo 1, vietando di corrispondere somme in contanti direttamente ai lavoratori, statuisce che il pagamento del lavoratore può essere effettuato esclusivamente: tramite un istituto bancario o un ufficio postale mediante bonifico in favore del conto indicato dal lavoratore; tramite assegno consegnato direttamente al lavoratore o un suo delegato (nel caso di comprovato impedimento del lavoratore); in contanti presso un ufficio postale o un istituto bancario.

L'articolo 2 prescrive che il datore di lavoro e il committente inseriscano nella comunicazione obbligatoria, fatta al centro per l'impiego competente per territorio, indicazioni sulla modalità di pagamento della retribuzione concordata.

L'articolo 3 prevede che entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge il Governo stipuli con le confederazioni dei lavoratori e dei datori di lavoro mag-

giormente rappresentative a livello nazionale, con l'Associazione bancaria italiana e con la società Poste italiane spa una convenzione con la quale sono individuati gli strumenti di comunicazione idonei a promuovere la conoscenza e la corretta attuazione della medesima legge (che comunque diventa efficace decorsi centotanta giorni dalla data della sua pubblicazione).

L'articolo 4 esclude dall'ambito di applicazione della disposizione i rapporti di lavoro domestico, nonché quelli comunque rientranti nella sfera applicativa dei contratti collettivi nazionali per gli addetti a servizi familiari e domestici (articolo 4).

L'articolo 5 disciplina infine le sanzioni.

Per concludere, il provvedimento, del resto, conferma quello che è un ruolo cruciale di Poste italiane Spa, ovvero la sua importanza a presidio del tessuto sociale ed economico del nostro Paese. Un ruolo di servizio pubblico essenziale nelle parti periferiche del Paese, come nelle comunità locali più piccole e in quelle più grandi delle città. Ed è per questo che anche in questa sede ritiene opportuno ribadire la necessità che il controllo del gruppo Poste Italiane resti in salde mani pubbliche e che gli orientamenti strategici, anche in relazioni ai nuovi compiti connessi con la presente iniziativa legislativa, continuino ad essere strettamente collegati alle esigenze di servizio pubblico.

Pertanto formula una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 12*).

La Commissione approva la proposta del relatore.

La seduta termina alle 14.25.

ALLEGATO 1

5-10843 Franco Bordo: Sulla fase valutativa dell'avvio dei lavori della Commissione VIA per il progetto di riqualificazione dell'aeroporto di Firenze-Peretola.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce il Ministero dell'ambiente, competente in materia di valutazione ambientale, il procedimento di valutazione di impatto ambientale per il progetto *Masterplan 2014-2029 dell'aeroporto di Firenze*, avviato il 24 marzo 2015, è tuttora in corso.

Il Ministero dei beni culturali ha espresso il proprio parere positivo con prescrizioni in data 16 aprile 2016 e la Commissione Tecnica di Valutazione dell'Impatto Ambientale VIA e VAS ha espresso il proprio parere positivo con prescrizioni in data 2 dicembre 2016.

Lo scorso 7 febbraio, a seguito di specifica istanza da parte del Proponente, il MATTM ha richiesto alla Commissione Tecnica VIA/VAS l'espressione di un pa-

re integrativo, in particolare in merito ai temi legati al rischio di incidente aereo e all'analisi del rischio di *bird strike*. Attualmente il procedimento è in fase di valutazione tecnica e ambientale presso la Commissione.

In merito alle specifiche richieste avanzate dall'Onorevole interrogante, il MATTM riferisce anche che la Commissione Tecnica di Valutazione dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, ai fini dell'espressione del parere di competenza, nel corso del procedimento di valutazione ambientale ha tenuto in opportuna considerazione tutte le osservazioni e i pareri espressi dai soggetti interessati al procedimento, ai sensi di quanto previsto dal decreto legislativo n. 152/2006.

ALLEGATO 2

5-10844 Biasotti: Sulla pubblicità dell'attività e degli atti istruttori sottostanti all'istituzione di Catania come sede dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale.

TESTO DELLA RISPOSTA

Fermo restando quanto già riferito dal Ministro Delrio il 1° febbraio scorso in risposta ad atto di analogo argomento in Aula Camera e da me in questa Commissione nelle sedute di *question time* del 2 febbraio e del 2 marzo scorso, segnalo che è intervenuto un fatto nuovo rappresentato dal deposito, presso il Tar di Catania, del ricorso avverso il

decreto ministeriale del 25 gennaio 2017, atto poi trasmesso al MIT dall'Avvocatura dello Stato il 21 marzo scorso.

Poiché il ricorso contiene anche istanza cautelare di sospensiva del provvedimento impugnato non si può che aspettare, a questo punto, gli esiti del provvedimento cautelare.

ALLEGATO 3

5-10845 Spessotto: Cessazione dei voli Alitalia dall'aeroporto Tito Minniti e iniziative a favore del trasporto aereo da e per Reggio Calabria.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Sulla problematica posta il Ministro Delrio nel corso del *question time* in Aula Camera il 15 marzo scorso ha avuto modo di riferire che da più di un anno sono in corso riunioni sulla mobilità nell'area dello Stretto con ENAC, ENAV, il Presidente della Regione Calabria e gli enti comunali interessati per cercare di mantenere Alitalia al tavolo ed evitare di interrompere il servizio.

Tali iniziative hanno permesso di formalizzare, lo scorso 24 marzo, un apposito documento dichiarativo di impegno, nel quale è delineato il pacchetto di interventi per il rilancio dell'aeroporto e, in particolare, misure per promuovere le rotte domestiche esistenti. Grazie a tale impegno, Alitalia riprenderà a partire dal 30 marzo prossimo i decolli per e da Roma e Milano per Reggio Calabria con cadenza giornaliera, inizialmente uno per rotta.

Proseguono in tal senso gli incontri e si continuerà a lavorare per mantenere Alitalia nell'aeroporto dello Stretto; come dichiarato ieri dal Ministro Delrio dobbiamo avere l'ambizione di terminare rapidamente le procedure amministrative e trovare insieme una prospettiva di svi-

luppo ulteriore. Il Ministro si è poi dichiarato fiducioso che entro la fine dell'anno ci saranno le condizioni per cui altre compagnie potranno utilizzare l'aeroporto.

L'altra questione che andava risolta era il tema dell'inefficienza e inefficacia della società di gestione, che come sappiamo è fallita.

Conseguentemente, la Regione Calabria ha fatto la gara per la gestione dell'aeroporto di Reggio Calabria e quello di Crotona per creare un sistema più solido e più capace di trattare con le compagnie aeroportuali attirando nuovo traffico.

Tale procedura, anche a causa di un ricorso da parte degli enti locali, si è prolungata e solamente il 3 marzo scorso, vista la sospensiva del Consiglio di Stato, è stato possibile aggiudicare la gara alla società Sacal, che attualmente gestisce Lamezia Terme.

Possiamo così iniziare a parlare di una rete di aeroporti calabresi che avrà la possibilità, la capacità e le condizioni per attirare traffico e rilanciare il tessuto sociale ed economico della regione Calabria.

ALLEGATO 4

5-10958 Oliaro: Interventi urgenti volti ad impedire i continui disservizi a danno del pendolarismo ferroviario umbro.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito al collegamento veloce su linea Direttissima tra Roma e Orte, Ferrovie dello Stato riferisce che sono in corso rilevanti interventi di manutenzione ai dispositivi dell'infrastruttura (trazione elettrica, armamento, sistemi di sicurezza e segnalamento), già avviati dal 2016 e con termine previsto entro il 2018; la conclusione di tali interventi, dal valore complessivo di oltre 40 milioni di euro, consentirà miglioramenti in termini di affidabilità dell'infrastruttura, incrementando i livelli di regolarità e qualità dei servizi. I benefici legati alle attività di manutenzione in corso risultano già evidenti, tenendo conto che nell'ultimo periodo i guasti all'infrastruttura hanno registrato un positivo *trend* in riduzione.

Quanto agli eventi del 1° e del 2 marzo, Trenitalia ha comunicato che questi non sono riconducibili ad un sovraccarico del traffico tra Roma Tiburtina e Settebagni nella fascia di punta ma sono da attribuirsi a cause puntuali.

Più nel dettaglio: il 1° marzo scorso il treno RV 2484 è rimasto bloccato in prossimità della stazione di Settebagni a causa della caduta della linea aerea di alimentazione e rottura del pantografo; i viaggiatori – informati sulle cause e l'entità stimabile del ritardo – sono stati riportati a Roma Tiburtina con altro convoglio, in attesa del ripristino circolazione, assistiti dal personale Trenitalia e indirizzati su treni alternativi e con l'impiego di bus sostitutivi. L'interruzione della linea ha provocato ricadute rilevanti sugli altri treni – sia AV che regionali – in circolazione nella tratta e fascia oraria interessate (tra cui il RV 2328), determinando

ritardi e soppressioni. Il 2 marzo scorso un guasto a un treno in transito sulla linea Direttissima ha causato l'interruzione della circolazione; si è reso, pertanto, necessario instradare il traffico sulla linea cosiddetta « lenta », con conseguenti ritardi per tutti i treni coinvolti, tra cui il RV 2488 in partenza da Roma per Perugia alle ore 17,58. Il 7 marzo scorso, l'IC 531 è stato soppresso per un guasto improvviso e imprevedibile all'apparato SCMT della locomotiva; i viaggiatori in partenza da Perugia sono stati trasbordati sul treno Regionale 22801 sino a Terni, da dove hanno potuto proseguire per Roma con l'IC 533, a cui è stata assegnata la fermata straordinaria di Roma Tiburtina.

RFI e Trenitalia stanno già adottando tutte le azioni mitigative necessarie a garantire la piena continuità del servizio e contenere il disagio per i viaggiatori; in ogni caso, in tutte le stazioni interessate sono stati effettuati annunci sia visivi che sonori sull'anormalità in atto.

Per quanto riguarda gli *intercity*, voglio ricordare che la definizione del nuovo Contratto di Servizio passeggeri a media e lunga percorrenza, entrato in vigore lo scorso 1° gennaio per una durata decennale, prevede un incremento della qualità dei servizi erogati rispetto al passato, proprio per superare le criticità dei servizi *intercity* che si sarebbero potute creare in assenza di un concreto piano di investimenti sul materiale rotabile.

Ovviamente tale programma di investimenti, essendo il Contratto entrato in vigore di recente, è stato appena avviato e necessita di una prima fase di transizione per poter entrare a regime.

A tale scopo le attuali risorse economiche, assegnate come corrispettivo per il mantenimento degli obblighi di servizio pubblico su determinate relazioni ferroviarie a domanda debole non sostenibili a libero mercato e/o non servite da servizi Alta Velocità (AV), mirano a rendere sostenibile la gestione del servizio attivando nel contempo un percorso virtuoso di miglioramento quali-quantitativo degli *intercity*.

In particolare, per quanto attiene agli investimenti, per i prossimi anni avremo:

300 milioni dedicati al *restyling* del parco rotabili e agli adeguamenti tecnologici, anche funzionali al transito sulla linea Direttissima Roma-Firenze;

circa 500 milioni di incremento del valore del capitale investito conseguenti all'introduzione nell'*asset* del servizio universale di materiale rotabile con età media di 15 anni anziché degli attuali 25, e analoga riduzione dell'età media dei locomotori oggetto di alcuni dei disagi citati nell'atto in discussione.

Tutti questi elementi permettono di affermare che l'azione del MIT è in linea con le attese dell'Onorevole Interrogante, ma soprattutto con quelle dell'utenza e dei territori attraversati ogni giorno dagli oltre 100 *intercity* e *intercity notte* presenti nell'offerta programmata.

ALLEGATO 5

5-10959 Tullo: Sicurezza della circolazione stradale in presenza di cantieri.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito all'incidente verificatosi nella giornata del 26 marzo scorso sull'Autostrada A10 tra Albissola e Celle Ligure, la società concessionaria Autostrade per l'Italia ha comunicato che il cantiere era conforme, per dotazioni e geometrie, sia al disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada da adottare per il segnalamento temporaneo, sia agli *standard* della stessa società concessionaria, che integrano le prescrizioni di legge con accorgimenti finalizzati a potenziare i preavvisi all'utenza e a migliorare la visibilità della segnaletica. In particolare, il cantiere prevede:

la presegnalazione del cantiere sul pannello a messaggio variabile precedente (in assenza di eventi prioritari da segnalare);

l'impiego, sulle testate di chiusura corsia, di frecce direzionali luminose ad alta efficienza anche in orario diurno;

l'impiego di lampeggiatori di preavviso ad elevata potenza in avvicinamento al cantiere.

Tali dispositivi erano tutti attivi nel momento dell'incidente.

Il cantiere, resosi necessario a seguito di un precedente incidente avvenuto nello stesso punto, è stato allestito nella giornata di domenica anche in considerazione del minore traffico veicolare e pesante.

Inoltre, il citato disciplinare tecnico regolamenta anche la sicurezza nei cantieri autostradali; nel caso di cantieri di maggiore durata, gli stessi sono separati dal traffico mediante l'installazione di barriere di tipo *new jersey*.

Il MIT assicura il costante richiamo alle società concessionarie sulla massima attenzione e diligenza nella gestione dei cantieri in sicurezza.

Quanto alle strade stradali in gestione ANAS, la stessa società riferisce di provvedere a porre in essere tutte le prescrizioni contenute nelle normative in materia di segnaletica stradale secondo quanto previsto dal Codice della Strada, dal decreto ministeriale 10 luglio 2002 e dal decreto interministeriale 4 marzo 2013.

Nello specifico, in prossimità dei cantieri e in presenza di un eventuale restringimento parziale della carreggiata, viene installata apposita serie di cartelli segnaletici di prescrizione. La delimitazione vera e propria del cantiere varia a seconda della durata delle operazioni e della tipologia delle lavorazioni.

Inoltre, il personale che opera all'interno dei cantieri stradali viene formato, addestrato e dotato di indumenti ad alta visibilità, al fine di operare nella massima sicurezza possibile.

In particolare, per quanto riguarda la sicurezza delle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare ANAS ha adottato, a partire dal dicembre 2010, il modello di organizzazione e di gestione previsto dall'articolo 30 del decreto legislativo n. 81/2008, la cui attuazione è garantita attraverso un sistema così articolato:

controlli operativi interni eseguiti dal datore di lavoro e dai dirigenti e/o preposti da lui delegati;

controlli effettivi sul funzionamento del modello a cura di un ufficio dedicato mediante *auditor* altamente specializzati: dal 2013 ad oggi, tale ufficio ha effettuato audit su circa 75 cantieri.

Infine, tramite la propria Sala operativa nazionale ANAS effettua un costante monitoraggio sulle segnalazioni di possibili mancati incidenti in prossimità dei cantieri su strada.

ALLEGATO 6

**5-09186 Prodani: Riattivazione della linea ferroviaria « Transalpina »
nel tratto Campo Marzio – Opicina.**

TESTO DELLA RISPOSTA

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale riferisce che la linea Transalpina presenta dei condizionamenti all'esercizio dei treni merci per le forti pendenze nella direzione Porto-Villa Opicina e per la sua portata dei treni inferiore alla media; la portata è tuttavia migliorabile con piccoli interventi e vanno rivisti i profili delle gallerie per consentire il transito dei container HC (*high cube*).

Nei progetti della predetta Autorità di sistema portuale c'è l'utilizzazione della linea Transalpina quale collegamento più breve tra il Porto di Trieste e il transito internazionale di Villa Opicina e, proprio ai fini della riattivazione della linea, l'Ente ha già iniziato un confronto con RFI, soggetto che ha in concessione la linea in qualità di gestore dell'infrastruttura nazionale. Inoltre, ritenendo che i tempi di ripristino della linea Transalpina non siano lunghi, l'Autorità ha già dato indicazioni alle imprese ferroviarie per l'utilizzazione con locomotori di adeguata potenza per i treni merci.

Inoltre, la società Adriafer, operatore di manovra dell'Autorità Portuale di Sistema portuale del Mare Adriatico, ha in corso la richiesta di certificazione come impresa ferroviaria presso l'ANSF per la tratta Trieste Campo Marzio – Villa Opicina di 15 km e per la tratta più lunga di 34 km via Bivio Aurisina.

Dal canto suo, Rete Ferroviaria Italiana ha evidenziato che, nell'ambito dei progetti

di potenziamento previsti nell'area, la regione Friuli Venezia Giulia ha un panorama di rilevanti interventi sulla rete esistente i cui principali sono:

il nuovo piano regolatore di Trieste Campo Marzio e di Villa Opicina;

l'upgrading della linea esistente Bivio Aurisina e Villa Opicina;

il potenziamento della dorsale del porto (linea alta) con la realizzazione di nuovi impianti terminali in Servola e Aquilinia per avere la possibilità di inoltrare diretto dei treni lungo la linea di cintura.

In questo contesto, il ripristino della Transalpina rappresenta uno degli interventi che RFI sta analizzando, anche di concerto con le realtà locali, per ottenere un itinerario alternativo di uscita dal porto ma anche la chiusura di una sistema ad anello tra Campo Marzio – Villa Opicina e Aurisina da conseguire per mezzo di nuove bretelle di collegamento tra linee in ambito Villa Opicina.

Non meno importante è anche la funzione retro portuale che l'impianto di Villa Opicina e Ferneti hanno già oggi rispetto al porto di Campo Marzio e che potrebbe un domani trovare ulteriore sviluppo.

Altre modalità di utilizzo di questa linea da parte di sistemi passeggeri o di tipo turistico sono in funzione degli ac-

cordi che Regione e Comune potranno stabilire con RFI per l'acquisizione di nuovi servizi.

RFI conferma quindi la disponibilità ad una possibile riattivazione della linea, tenendo presente che il ripristino delle condizioni di circolazione su una linea che

per lungo tempo è stata sospesa all'esercizio sarà subordinato alle opere di manutenzione delle strutture esistenti con un costo stimato di circa 2 milioni di euro e con tempi da definire in base alla disponibilità dei finanziamenti e a successivi approfondimenti progettuali.

ALLEGATO 7

5-10001 Spessotto: Modalità di pubblicazione delle relazioni della Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime e di trasmissione delle raccomandazioni ivi contenute.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Sentita la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime, riferisco quanto segue.

Circa la trasmissione delle relazioni redatte dalla Direzione ai destinatari istituzionali competenti per materia, segnalo che, in generale, la stessa trasmette le raccomandazioni unitamente al collegamento al sito istituzionale nel quale sono disponibili le relazioni di inchiesta sugli incidenti; nel caso particolare dell'inchiesta in argomento, la relazione stessa era comunque già disponibile sul sito dell'ERA (*European Railway Agency*), sito peraltro pubblico e senza alcuna limitazione di accesso.

Quanto alla mancata pubblicazione della predetta relazione sul sito del MIT, questa è stata dovuta a problemi tecnici superati con la realizzazione del sito proprio della Digifema *www.digifema.mit.gov.it* sito autonomo rispetto al sito istituzionale del Ministero e dal quale è scaricabile la relazione stessa.

Le raccomandazioni emesse a seguito dell'inchiesta richiamata dagli onorevoli interroganti sono state trasmesse a tutti i soggetti interessati, compresa la Direzione generale per le infrastrutture ed il trasporto ferroviario del MIT, in data 24 maggio 2016 via posta certificata con conferma di ricezione.

ALLEGATO 8

5-10044 Spessotto: Innalzamento dei livelli di sicurezza connessi alla circolazione sul ponte della libertà di Venezia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In premessa ricordo che la Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianto fisso e il trasporto pubblico locale del MIT svolge funzioni in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, dove è supportata anche dagli Uffici territorialmente competenti (USTIF), e provvede al riparto e all'erogazione dei contributi statali afferenti capitoli di spesa in carico alla Direzione stessa.

Per quanto riguarda l'intervento in esame, l'USTIF del Veneto, Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia – USTIF di Venezia ha rilasciato il Nulla Osta ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 all'apertura al pubblico esercizio della tratta tranviaria Mestre – Venezia il 14 agosto 2015, successivamente e a conclusione di una serie di attività di controllo e di verifica sugli impianti e sui rotabili.

Riguardo, invece, agli eventi verificatisi sul Ponte della Libertà (rottura di una vite che collega due semiforcelle di sostegno alla linea aerea di contatto), la predetta Direzione generale evidenzia che già prima dell'ultimo evento del 3 novembre 2016 erano in corso da parte dell'azienda ACTV accertamenti e verifiche per il superamento delle problematiche connesse a tali accadimenti. Successivamente al distacco della vite di collegamento forcilla – isolatore con caduta a terra della stessa, l'USTIF di Venezia, nelle more della conclusione delle attività già in corso, ha disposto la messa in sicurezza di tutta la linea aerea di contatto e contestualmente ha inviato una nota di inizio di procedura di sospensione della validità del Nulla Osta, chiedendo nel contempo una ulte-

riore campagna di verifica dei montaggi eseguiti, prove di simulazione del comportamento di insieme, prove di resistenza e mantenimento della geometria della sospensione nelle varie specifiche situazioni ambientali e di esercizio previste e prevedibili.

Il 14 febbraio scorso, lo stesso USTIF ha valutato positivamente la prosecuzione dell'esercizio in virtù dell'adozione temporanea adottata e dell'attività di monitoraggio intensificata, anche in considerazione:

delle ipotesi formulate sui cedimenti avvenuti e l'individuazione dei provvedimenti da porre in essere;

del completamento della messa in opera delle fascette di sicurezza su tutte le sospensioni sottomensola delle linee tranviarie;

degli esiti delle prove sulle sospensioni della LAC a valle della messa in opera di tali fascette;

dell'installazione di telecamere su due pali della LAC sul Ponte della Libertà;

delle relazioni prodotte inerenti sia l'analisi del comportamento della struttura di sospensione attualmente in opera, sia l'analisi di soluzioni migliorative da adottare.

Ha altresì ritenuto che, proprio per il carattere temporaneo della soluzione, sia necessario avviare l'iter approvativo di una proposta progettuale di variante che elimini definitivamente le problematiche intervenute.

Per tutto quanto sopra esposto, rimanendo comunque in attesa di ricevere dal Direttore dell'esercizio del sistema tranviario un *report* settimanale sull'esito delle ispezioni ai componenti della sospensione e sugli eventuali comportamenti anomali registrati dalle telecamere, l'USTIF di Venezia ha concesso ulteriori novanta giorni a far data dal giorno 14 febbraio 2017 (quindi con scadenza 16 maggio 2017) per permettere di portare a termine le operazioni di collaudo tecnico-amministrativo sulla proposta definitiva per evitare di dare seguito alla procedura di sospensione del Nulla Osta all'esercizio.

Sul secondo argomento, riguardante i cedimenti strutturali che avrebbero interessato la pista ciclabile sul Ponte della Libertà, occorre far presente l'opera non rientra nelle competenze del MIT, né dal

punto di vista tecnico né finanziario in quanto non beneficia di risorse statali, ma in quelle del Comune di Venezia.

Per ultimo, sulla volontà espressa dal Comune di Venezia di raddoppiare il ponte con una corsia parallela a sbalzo sulla laguna, attraverso il ricorso a finanziamenti da parte dei privati per dedicare una corsia riservata al tram, già nelle prime istruttorie ministeriali che hanno riguardato l'approvazione del sistema tranviario fra il 2002 e il 2004, il MIT aveva raccomandato al Comune di Venezia di ricercare una soluzione che permettesse la circolazione del tram sul Ponte della Libertà in sede riservata; conseguentemente vista la soluzione ipotizzata dal Comune di Venezia, non può che auspicarsene la realizzazione.

ALLEGATO 9

5-10052 Tullo: Rallentamento dei tempi di percorrenza di alcuni collegamenti ferroviari tra la Liguria e Roma.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In premessa, ricordo che i servizi ferroviari delle Freccie (*Frecciarossa*, *Frecciargento* e *Frecciabianca*) sono effettuati in regime di mercato e vengono quindi gestiti dall'impresa ferroviaria in piena autonomia commerciale; non essendo oggetto di alcun corrispettivo pubblico e sostenendosi esclusivamente con i ricavi da traffico, la programmazione dei servizi si basa su valutazioni di carattere commerciale finalizzate a garantirne la sostenibilità economica.

Con particolare riferimento ai collegamenti ferroviari Genova-Roma e viceversa, Trenitalia riferisce che – considerata la necessità inderogabile di modificare, con il cambio orario dell'11 dicembre 2016, l'impostazione delle tracce dei treni ETR 460 impiegati per alcuni dei *Frecciabianca* in servizio tra Roma e Genova da rango P a rango C – il modello di offerta sulla direttrice tirrenica nord è stato oggetto di revisione.

Come risultato, anche per effetto della compatibilità con l'offerta dei servizi regionali, i tempi di percorrenza tra Roma e Genova sono stati uniformati per tutti i collegamenti; sull'intero percorso, quindi,

alcuni treni (2 coppie) hanno avuto un allungamento della durata del viaggio mentre altri (3 coppie) una riduzione.

La nuova conformazione dell'offerta così strutturata comporta, comunque, alcuni benefici. Sinteticamente:

un unico canale *Frecciabianca* con struttura cadenzata e simmetrica lungo l'intero percorso, più solido e stabile;

un miglioramento della puntualità, in ragione dell'eliminazione di interferenze tra l'offerta a lunga percorrenza e quella regionale;

il miglioramento delle coincidenze nei nodi principali della direttrice tra i collegamenti di lunga percorrenza e quelli regionali.

Inoltre, dal 24 gennaio scorso Trenitalia ha attivato un nuovo collegamento veloce tra Genova e Roma, costituito da una coppia di *Frecciargento* programmata con un tempo di percorrenza complessivo di 3 ore e 56 minuti; anche tali treni, con fermata a La Spezia, Pisa e Firenze Campo di Marte, sono effettuati in regime di mercato.

ALLEGATO 10

5-10489 Liuzzi: Operatività dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano e suo inserimento nel piano nazionale per gli aeroporti.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Lo scalo di Salerno Pontecagnano, come riportato nello schema di Piano Nazionale degli Aeroporti, è attualmente dotato di infrastrutture di volo inadeguate ed è stato inserito tra gli aeroporti di interesse nazionale per poter offrire un appropriato livello di capacità con un parziale assorbimento dei traffici quando l'aeroporto di Napoli Capodichino non sarà in grado di soddisfare, in ragione del raggiungimento dei limiti di capacità, il previsto aumento di traffico. Lo scalo, previo potenziamento infrastrutturale, sarebbe inoltre a servizio di rilevanti aree della Basilicata.

Premesso ciò, finché non saranno realizzati interventi di adeguamento sullo scalo, per il suo sviluppo allo stato non può che prospettarsi una possibile vocazione relativa al segmento di traffico corrispondente all'aviazione generale – sia commerciale che privata – e ai servizi elicotteristici di collegamento con le isole, atteso che non si è ancora concluso l'iter di concessione della gestione totale.

In realtà, il Piano di intervento ventennale alla base della procedura di affidamento della gestione totale prevede nel lungo periodo che lo scalo possa raggiungere un volume di traffico prossimo ad un volume di 1,3 milioni di passeggeri; l'attività è oggi di fatto sospesa, ad eccezione di una limitata attività di aviazione generale.

Il Master Plan dell'aeroporto di Salerno, che abbraccia un orizzonte temporale di dieci anni, prevede una serie di opere infrastrutturali necessarie per far svolgere allo stesso il ruolo assegnatogli dallo Stato e consentire quindi l'operatività sullo scalo anche ad aeromobili per

traffico commerciale. I contenuti di tale Master Plan, approvato in linea tecnica da ENAC nel mese di aprile 2015, possono essere sintetizzati come segue.

Le previsioni di traffico commerciale al 10° anno sono di 529.593 passeggeri/anno e 5.327 movimenti/anno.

La realizzazione delle opere è prevista secondo due fasi temporali successive di attuazione, oltre una terza di massimo sviluppo che va oltre l'orizzonte temporale del piano.

Nella fase breve termine (1°-3° anno) è prevista:

acquisizione delle aree per prolungamento della pista di volo;

prolungamento pista di volo a 2.000 metri e realizzazione delle opere correlate;

potenziamento delle caratteristiche di portanza della pavimentazione della pista;

realizzazione nuove RESA in THR 23 e THR 05;

livellamento e adeguamento della portanza della CGA;

costruzione edificio multifunzionale, mezzi di rampa e ampliamento W.F.;

realizzazione nuova aerostazione aviazione generale e relativa viabilità e parcheggi.

Nella fase medio termine (4°-10° anno) è prevista:

acquisizione di aree per ampliamento parcheggio area terminale e nuova viabilità;

prolungamento pista di volo a 2.200 metri e realizzazione delle opere correlate;

riqualifica e ampliamento *terminal* esistente;

ampliamento e riqualifica parcheggi auto e viabilità di accesso.

Il Master Plan prevede opere per un importo complessivo di circa 75 milioni di euro, di cui 40 milioni finanziati dallo

Stato secondo la previsione del decreto-legge Sblocca Italia.

Tutta la documentazione relativa al Master Plan è consultabile sul portale VIA VAS del Ministero dell'ambiente in quanto, a seguito dell'approvazione in linea tecnica da parte di ENAC, è stata attivata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, tuttora in corso; a conclusione di tale procedura verrà attivata quella di conformità urbanistica.

ALLEGATO 11

5-10677 Giulietti: Sullo stato del trasporto ferroviario umbro e sul passaggio della sua rete ferroviaria (ex FCU) a RFI.

5-10584 Galgano: Sullo stato del trasporto ferroviario umbro e sul passaggio della sua rete ferroviaria (ex FCU) a RFI.

TESTO DELLA RISPOSTA

Rispondo congiuntamente alle interrogazioni dell'Onorevole Giulietti e dell'Onorevole Galgano in quanto vertono su analogo argomento.

È doveroso premettere che con l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 112/2015 e del decreto ministeriale 5 agosto 2016, tutte le ferrovie regionali ex concesse, interconnesse e ricomprese nell'allegato al citato decreto ministeriale, e tra queste anche la Ferrovia Centrale Umbra, sono passate definitivamente sotto il controllo dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie; è quindi fatto obbligo ai gestori dell'infrastruttura definire un programma degli interventi di adeguamento agli *standard* nazionali, in assenza dei quali l'esercizio viene svolto con azioni mitigative a volte impattanti sulla qualità del servizio.

In tale mutato contesto normativo, ove ANSF è subentrata a MIT e USTIF per i controlli sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario, la Regione Umbria, con la collaborazione di Rete Ferroviaria Italiana, ha proceduto ad una prima analisi dello stato tecnico/manutentivo dell'intera tratta ricadente sotto la responsabilità del gestore dell'infrastruttura Umbria TPL e Mobilità, al fine di valutare tutti gli interventi necessari per adeguare la stessa rete ferroviaria agli *standard* RFI. Tale pianificazione è stata definita in coerenza con gli obiettivi di cui al predetto decreto legislativo e con le risorse finanziarie disponibili rispetto a quelle necessarie per adeguare l'intera rete agli *standard* nazionali.

Alta è l'attenzione sulle condizioni della rete e sulle attività manutentive da eseguire che ovviamente interessano la restante rete in esercizio, la quale come è noto ha un'estensione di 153 km di linea e dovrà essere adeguata anche agli *standard* nazionali, così come previsto dai predetti provvedimenti normativi, nonché dai regolamenti europei che interessano le reti interconnesse come Ferrovia Centrale Umbra lo è nel panorama nazionale.

La Regione Umbria è da tempo attiva nei contatti con RFI per trasferire alla stessa la concessione della rete ovvero, nei tempi tecnici necessari, affidarle direttamente, così come definito negli ultimi recenti incontri, le attività tecniche di supporto alla realizzazione degli interventi che il piano richiesto da ANSF prevede per l'adeguamento agli *standard* nazionali tipici proprio nelle reti gestite da RFI. Tale impegno è stato confermato e definito anche a seguito degli ultimi incontri.

Gli interventi che posso essere così sommariamente riassunti:

attrezzaggio della rete con il sistema di terra e relativo adeguamento del segnalamento;

sistemazione e adeguamento di alcuni tratti di rete, e in particolare della tratta Umbertide – Città di Castello, oggi chiusa al servizio ferroviario;

sistemazione dei passaggi a livello e delle opere d'arte, troveranno copertura con le risorse di cui ai fondi FSC, e in particolare nei 51 milioni già autorizzati.

Le risorse necessarie per estendere le attività di adeguamento su tutta la rete hanno una stima dei costi pari a 150 milioni di euro.

Quanto allo stato delle diverse tratte ferroviarie, informo che con provvedimenti del 5 settembre 2015 e 20 febbraio 2017 il Direttore dell'esercizio ha sostituito con autobus il servizio ferroviario rispettivamente sulla tratta Umbertide – Città di Castello e Perugia Ponte San Giovanni – Perugia S. Anna.

Infatti, questa ultima tratta è oggetto di lavori di ammodernamento, adeguamento e sistemazione della rete, che peraltro verrà elettrificata completando la linea nella sua interezza, e a seguito di gara ad evidenza pubblica sono stati aggiudicati all'ATI CSI-IMAF, per un importo di 13,5 milioni di euro circa, che trovano copertura nelle risorse di cui alla legge n. 211/92.

Dal punto di vista trasportistico, la tratta riveste un'importanza strategica in quanto unisce il centro storico di Perugia con il nodo ferroviario di Perugia Ponte San Giovanni, ove convergono sia i servizi svolti da Trenitalia sulla direttrice ovest-est Terontola Foligno che quelli regionali da Sansepolcro a Terni (nord-sud), con

caratteristiche tecniche che la rendono unica in quanto ha una pendenza del 60 per mille. I lavori previsti consisteranno nella sistemazione della sede per tutta la sua estensione, compresa l'elettrificazione, nella messa in sicurezza del tracciato in alcuni versanti oggi interessati da dissesti idrogeologici, nel rinnovo degli impianti, degli enti di piazzale delle stazioni di Perugia S. Anna e Piscille e in attività di sistemazione e di consolidamento della galleria Pallotta.

In corrispondenza della stazione di Piscille, adiacente all'istituto scolastico ITIS, verrà realizzato anche un sottopasso pedonale assieme al nuovo piano del ferro.

Lavori importanti e significativi che in questo momento, come previsto dalla normativa, sono stati preceduti dalla bonifica degli ordigni bellici, per la quale attività è stata richiesta alle competenti autorità militari l'autorizzazione a procedere.

Infine, con le risorse disponibili nei fondi FSC assentiti alla Regione Umbria verrà finanziato l'intervento di adeguamento, sistemazione e rinnovo della sede della tratta Umbertide – Città di Castello, per il quale dovrà essere appaltata sia la progettazione che la realizzazione.

ALLEGATO 12

Disposizioni in materia di modalità di pagamento delle retribuzioni ai lavoratori (Nuovo testo C. 1041 Di Salvo).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il nuovo testo della proposta di legge recante « Disposizioni in materia di modalità di pagamento delle retribuzioni ai lavoratori » (C. 1041 Di Salvo);

valutata positivamente la finalità della proposta di legge in esame di garantire la corresponsione di retribuzioni conformi a quanto stabilito dalla contrattazione collettiva, introducendo l'obbligo per il datore di lavoro di versare le retribuzioni attraverso gli istituti bancari o gli uffici postali;

preso atto del ruolo che – ai fini di verifica della regolarità della retribuzione – assume Poste italiane spa, ad ulteriore conferma del ruolo cruciale di questa azienda derivante dalla ramificazione territoriale e dalla intima connessione con il tessuto sociale ed economico del nostro Paese, anche in ragione del servizio pubblico essenziale svolto sia nelle grandi città che nelle comunità locali periferiche del paese,

esprime

PARERE FAVOREVOLE