

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

COMITATO DEI NOVE:

Modifica all'articolo 12 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'esercizio di funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta da parte dei dipendenti delle società concessionarie della gestione dei parcheggi e delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone. C. 680 Baldelli ... 81

INTERROGAZIONI:

5-00063 Anzaldi: Gravi disservizi per i passeggeri della compagnia Ryanair presso l'aeroporto di Palermo il 24 giugno 2018 82

ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta) 85

5-00835 Foti: Sequestro preventivo dell'area del cantiere del « Parma Urban District » da parte della procura della Repubblica 82

ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta) 87

5-00992 Ficara: Interventi urgenti per l'ammodernamento della rete infrastrutturale del trasporto su ferro nella regione Sicilia 82

ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta) 89

5-01465 Donzelli: Costo del biglietto della linea 2 della tramvia di Firenze per i passeggeri diretti all'aeroporto 82

ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta) 95

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea. Atto n. 73 (*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) 83

SEDE REFERENTE:

Modifiche al codice della strada. C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1348 Gadda, C. 1358 Meloni, C. 1364 Frassini, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi, C. 1601 Butti, C. 1613 Zanella e petizione n. 38 (*Seguito dell'esame e rinvio – Abbinamento delle proposte di legge C. 1399 Vinci e C. 1400 Vinci*) 83

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 84

AVVERTENZA 84

COMITATO DEI NOVE

Mercoledì 10 aprile 2019.

Modifica all'articolo 12 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'esercizio di funzioni di prevenzione e accer-

tamento delle violazioni in materia di sosta da parte dei dipendenti delle società concessionarie della gestione dei parcheggi e delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone.
C. 680 Baldelli.

Il Comitato dei nove si è riunito dalle 10.25 alle 10.35.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 10 aprile 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi.

La seduta comincia alle 10.35.

5-00063 Anzaldi: Gravi disservizi per i passeggeri della compagnia Ryanair presso l'aeroporto di Palermo il 24 giugno 2018.

Il viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Michele ANZALDI (PD), replicando, si dichiara solo parzialmente soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo. Osserva al riguardo che è stata fornita una ricostruzione dei fatti in base alla quale risulterebbe che la compagnia Ryanair avrebbe tenuto un comportamento del tutto corretto in occasione dei fatti del 24 giugno scorso. In tale contesto ritiene che sarebbe stato opportuno che la stessa compagnia avesse pubblicamente smentito i disservizi presso l'aeroporto di Palermo. Sottolinea invece come molti passeggeri si siano lamentati di non avere ricevuto la necessaria assistenza e di non essere stati messi nelle condizioni di conoscere e far valere i propri diritti.

5-00835 Foti: Sequestro preventivo dell'area del cantiere del «Parma Urban District» da parte della procura della Repubblica.

Il viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Tommaso FOTI (FdI), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la ricostruzione della vicenda che giudica grave, dal momento che è stato confermato come ENAC sia a venuta a conoscenza del progetto di realizzazione del

centro commerciale solo casualmente. Esprime quindi apprezzamento per l'attività di vigilanza esercitata dal ministero e auspica che non si debbano più verificare abusi amministrativi di tale gravità, nell'interesse e a tutela della sicurezza dei cittadini e dei passeggeri.

5-00992 Ficara: Interventi urgenti per l'ammodernamento della rete infrastrutturale del trasporto su ferro nella regione Sicilia.

Il viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Paolo FICARA (M5S), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta che giudica assai articolata ed esaustiva anche con riferimento agli elementi forniti circa gli investimenti infrastrutturali previsti nel nuovo Contratto di programma con RFI per gli anni 2017-2021.

Al riguardo rimarca l'importanza degli investimenti, oltre che per i collegamenti ferroviari per le città di Messina, Palermo e Catania, anche per gli altri capoluoghi di provincia che sono interessati da importanti movimenti di utenti in zone della regione Sicilia ad alto interesse turistico. Ribadisce l'importanza che nella regione Sicilia possa essere assicurato ai cittadini un servizio di qualità in linea con gli standard rispettati nelle altre regioni provvedendo al rinnovamento del materiale rotabile e sull'obsolescenza della rete ferroviaria locale, anche al fine di garantire l'incremento della domanda da parte degli utenti. In conclusione esprime il proprio apprezzamento per l'inversione di tendenza che si è registrata rispetto al passato.

5-01465 Donzelli: Costo del biglietto della linea 2 della tramvia di Firenze per i passeggeri diretti all'aeroporto.

Il viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Giovanni DONZELLI (FdI), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, che ha confermato la fondatezza delle preoccupazioni segnalate nell'interrogazione a sua firma in ordine alla disparità di trattamento per i cittadini di Firenze rispetto agli abbonati. Al riguardo ritiene che i finanziamenti pubblici già erogati al Comune per la realizzazione della nuova linea dovrebbero in realtà essere restituiti, dal momento che non si sono realizzati i vantaggi relativi alla mobilità che erano attesi dalla realizzazione di quell'opera.

Alessandro MORELLI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 11.05.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 10 aprile 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.

La seduta comincia alle 14.20.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea. Atto n. 73.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto in oggetto, rinviato da ultimo nella seduta del 3 aprile 2019.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che non essendo pervenuto il prescritto parere della Conferenza Stato-Regioni la Commissione non può procedere all'espressione del parere di competenza.

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

La seduta termina alle 14.25.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 10 aprile 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI

La seduta comincia alle 14.25.

Modifiche al codice della strada.

C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1348 Gadda, C. 1358 Meloni, C. 1364 Frassini, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi, C. 1601 Butti, C. 1613 Zanella e petizione n. 38.

(Seguito dell'esame e rinvio – Abbinamento delle proposte di legge C. 1399 Vinci e C. 1400 Vinci).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 19 marzo 2019.

Alessandro MORELLI, *presidente*, comunica che la Commissione ha acquisito le memorie scritte della responsabile del programma « Incidenti, trasporti e salute » per la Regione Europea dell'Organizzazione mondiale per la sanità, della Federazione italiana Sport rotellistici e dell'Associazione italiana della telematica per i trasporti e la sicurezza.

Avverte quindi che sono state assegnate alla Commissione le proposte di legge Vinci n. 1399 e n. 1400, che vertendo su materia identica a quella trattata dalle proposte in corso di esame, sono abbinate ai sensi dell'articolo 77, comma 1, del Regolamento.

Giuseppe Cesare DONINA, *relatore*, anche a nome del collega De Lorenzis illustra sinteticamente i contenuti delle proposte di legge di modifica del codice della strada testé abbinate.

La proposta di legge Vinci ed altri n. 1399 interviene in materia di durata minima del periodo di accensione della luce gialla semaforica.

Viene in particolare modificato il comma 10 dell'articolo 41 del codice della strada, prevedendo che il periodo di accensione della luce gialla abbia una durata minima pari a 4 secondi, fatta eccezione per i casi in cui i veicoli possono raggiungere una velocità di arrivo di 70 km/h in relazione alle strade sulle quali sia fissato un limite massimo di velocità pari o superiore a 70 km/h; in tali casi la durata minima del periodo di accensione deve essere pari a 5 secondi.

La proposta di legge Vinci ed altri n. 1400 interviene in materia di elevazione del limite di velocità a 150 km/h in capo ai soggetti che gestiscono o sono proprietari delle autostrade, facendolo diventare automaticamente applicabile, ma mantenendo ferme ad ogni modo le circostanze e i pre-requisiti di sicurezza e di precauzione già previsti dalle norme vigenti. A tal fine si prevede una modifica dell'articolo 142 del codice della strada disponendo, in particolare, che in relazione alle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, il limite massimo di velocità sia elevato a 150 km/h, sempre che lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti e i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.30.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.30 alle 15.

AVVERTENZA

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

SEDE CONSULTIVA

Disposizioni per la semplificazione fiscale, il sostegno delle attività economiche e delle famiglie e il contrasto dell'evasione fiscale. C. 1074 Ruocco.

COMITATO RISTRETTO

Modifiche al codice della strada. C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1348 Gadda, C. 1358 Meloni, C. 1364 Frassini, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi, C. 1601 Butti, C. 1613 Zanella e petizione n. 38.

ALLEGATO 1

5-00063 Anzaldi: Gravi disservizi per i passeggeri della compagnia Ryanair presso l'aeroporto di Palermo il 24 giugno 2018.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In premessa ricordo che l'ENAC è stato designato in Italia quale organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento europeo n. 261/2004 in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato; nell'espletamento di tale attività l'Ente può irrogare sanzioni amministrative nei confronti dei vettori che, a seguito degli accertamenti, risultano inadempienti.

Per fornire evidenze concrete, nel 2018 i procedimenti sanzionatori avviati da ENAC sono stati 81 con circa 262 mila euro di sanzioni.

Per la tutela dei propri diritti e interessi, il passeggero può avvalersi delle ordinarie vie legali. Inoltre, ad agosto 2015 è stata recepita la Direttiva dell'Unione europea sulle ADR (*Alternative Dispute Resolution* – Risoluzione alternativa delle controversie) che introduce una procedura rapida, economica ed extragiudiziale che si attiva su base volontaria per risolvere le controversie – nazionali o transfrontaliere – relative a contratti di vendita di beni e servizi tra consumatori e imprese residenti nell'Unione.

Qualora poi il passeggero ritenesse opportuno ottenere assistenza legale, può contattare il Centro Europeo dei Consumatori – ECC-Net Italia, associazione finanziata dagli Stati membri dell'Unione proprio al fine di agevolare i cittadini dei Paesi membri per i reclami transfrontalieri, che riguardano cioè imprese e società con sede legale in un Paese dell'Unione diverso da quello di residenza del reclamante.

Nel caso specifico della Ryanair, questa è stata oggetto di un costante monitoraggio che ha dato luogo a reiterati contatti prima, durante e dopo la stagione estiva 2018 e a numerose convocazioni dei rappresentanti della compagnia irlandese proprio per affrontare il tema del diritto all'assistenza, cioè il diritto del passeggero a ricevere a titolo gratuito pasti e bevande in relazione alla durata dell'attesa e alla sistemazione in albergo, qualora si renda necessario un ulteriore soggiorno oltre a quello previsto dal passeggero. Alla compagnia è stata eccepita la pratica scorretta di offrire al passeggero, in caso di cancellazione del volo, la sistemazione in albergo per una sola notte a fronte di ri-protezioni sul primo volo disponibile, anche a distanza di due o tre giorni. Inoltre ENAC ha verificato la correttezza delle informazioni fornite ai passeggeri in caso di disservizi, anche acquisendo copia della procedura imposta a tutti gli *handlers* di riferimento negli aeroporti in cui la compagnia opera al fine di verificare la conformità alle disposizioni del precitato Regolamento.

Quanto allo specifico disservizio segnalato, il volo è stato cancellato per motivi tecnici a causa del ritardato arrivo dell'aeromobile da Bucarest. Dai report ENAC risulta che il *gate* è stato presidiato per tempo dagli addetti che sono stati avvisati dal coordinamento voli Ryanair a non procedere con il pre-imbarco automatico a causa di un problema tecnico all'aeromobile.

Poco dopo l'atterraggio da Bucarest i passeggeri hanno ricevuto il messaggio di cancellazione del volo per Palermo sui loro cellulari; è stata quindi distribuita la

normativa relativa ai diritti dei passeggeri e le istruzioni per l'auto-riprotezione o il rimborso del biglietto. Nel frattempo venivano attivate le procedure per la sistemazione in albergo e per il relativo trasporto e i passeggeri venivano informati sul ritiro dei bagagli spediti.

Contestualmente il personale Ryanair si attivava per la ricerca di posti disponibili su voli alternativi. Le soluzioni venivano proposte ai passeggeri e, in caso di accettazione, accompagnati in biglietteria per il cambio del volo.

Prevedendo la chiusura dei ristoranti degli hotel, è stata chiesta a Dublino l'autorizzazione alla cena dei passeggeri che sono stati poi suddivisi tra due hotel.

Da ultimo ENAC informa che da parte dei passeggeri coinvolti nel disservizio non sono pervenuti reclami relativi al volo Ryanair del 24 giugno 2018 ore 19,15 e, non avendo riscontrato violazioni del Regolamento 261/2004, per il caso specifico non sono stati avviati procedimenti sanzionatori nei confronti del vettore coinvolto.

ALLEGATO 2

5-00835 Foti: Sequestro preventivo dell'area del cantiere del « Parma Urban District » da parte della procura della Repubblica.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In premessa ricordo il Codice della navigazione, articolo 707, comma 5, prevede che nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i Comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti.

Al riguardo ENAC informa che nel caso di specie il Comune di Parma ha autorizzato un'opera non compatibile con i principi posti alla base del piano di rischio, peraltro in assenza di adozione del piano stesso in quanto l'Amministrazione locale non ha mai aggiornato il piano secondo la configurazione vigente con l'emanazione dell'emendamento 7 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti vigente dal 20 ottobre 2011.

Nell'ottobre del 2011, l'ENAC aveva emesso parere favorevole per il piano di rischio del Comune di Parma per le sole aree ubicate alle spalle delle testate – configurazione vigente ante emendamento 7 – e aveva chiesto di adeguare il piano di rischio con l'inserimento dei vincoli relativi alle aree di tutela laterali alla pista di volo, ripeto piano mai adeguato dall'Amministrazione locale.

Nel 2017, nell'ambito del procedimento istruttorio relativo al Piano di sviluppo dell'aeroporto di Parma, l'ENAC è venuto a conoscenza dell'intenzione del Comune di realizzare un polo fieristico/congressuale/commerciale a nord-ovest dello scalo aeroportuale, opera potenzialmente non compatibile con i criteri di

tutela del territorio alla base dei piani di rischio. Pertanto, a dicembre 2017 ENAC chiedeva al Comune delucidazioni nonché l'aggiornamento del piano di rischio secondo la configurazione vigente dall'ottobre 2011.

Nell'aprile 2018, ENAC ha poi chiesto all'Amministrazione locale di fornire gli estremi dell'autorizzazione del costruendo edificio, di valutare l'adozione di apposite misure di auto-tutela come la sospensione temporanea dei lavori di costruzione nel caso in cui fossero stati già avviati, e di presentare l'aggiornamento del piano di rischio, fasce laterali C e D.

In aggiunta, il Ministero dell'interno ha segnalato che il 18 ottobre 2018 la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Parma delegava il Nucleo di Polizia economico-finanziaria della Guardia di Finanza all'esecuzione del decreto di sequestro preventivo emesso dal GIP, che disponeva di sottoporre a vincolo cautelare l'area ricadente all'interno delle fasce di tutela « C » e « D » di cui al regolamento E.N.A.C., su cui è in corso di realizzazione il centro commerciale « PARMA URBAN DISTRICT », per fronteggiare il ritenuto *periculum in mora*, consistente nella situazione di elevato rischio per la pubblica incolumità, nel caso di disastro aereo, insita nella costruzione di un polo ad altissima capacità recettizia proprio nei pressi della pista di atterraggio aeroportuale.

In particolare, nell'imputazione provvisoria i soggetti coinvolti avrebbero omesso di adeguare il piano di rischio aeroportuale del Comune di Parma al Codice della navigazione di cui al predetto articolo 707,

comma 5, così come integrato dal regolamento ENAC, per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti pubblicato in data 28 ottobre 2011, che prevedeva l'ampliamento delle zone di tutela aeroportuale con l'inserimento di una ulteriore fascia di rispetto denominata fascia D e l'ampliamento della fascia di tutela C, all'interno delle quali vanno evitati insediamenti ad

elevato affollamento quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione.

Da ultimo il Ministero dell'interno evidenzia che la vicenda cautelare è stata già vagliata dal Tribunale del riesame di Parma, il quale ha rigettato l'istanza di riesame proposta dall'impresa Parma *Urban District*.

ALLEGATO 3

5-00992 Ficara: Interventi urgenti per l'ammodernamento della rete infrastrutturale del trasporto su ferro nella regione Sicilia.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Circa le infrastrutture ferroviarie in Sicilia, in questa sede potrò fare solo una sintesi dei molti investimenti in corso e programmati; la rete regionale siciliana è oggetto di importanti e significativi interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico che determineranno positive ripercussioni sul trasporto ferroviario sia regionale che a media e lunga percorrenza, migliorando gli standard di regolarità, puntualità e sicurezza del traffico ferroviario.

Nel nuovo Contratto di Programma – Parte Investimenti 2017-2021 con Rete Ferroviaria Italiana il costo delle opere contrattualizzate è di oltre 14,57 miliardi di euro, compresi circa 5,6 miliardi per il nuovo collegamento Palermo-Catania.

Gli interventi infrastrutturali ai quali si riferiscono dette risorse sono riportati nella tabella 1 che deposito agli atti.

Il Governo sta portando avanti le opere di potenziamento delle linee ferroviarie siciliane, investendo in particolare nei lavori di raddoppio del Corridoio europeo TEN-T Scandinavia-Mediterraneo che si sviluppa in Sicilia collegando Messina a Palermo, via Catania. L'obiettivo è quello di produrre benefici, in termini di tempi di percorrenza, in maniera progressiva con l'avanzare dei lavori. Nella tratta Catania-nuova – Fiumetorto RFI prevede di realizzare il raddoppio dell'intera tratta per il 2027. Per il dettaglio delle opere di potenziamento del nuovo collegamento Palermo-Catania-Messina deposito agli atti la tabella 2.

Relativamente all'area di Palermo, i principali investimenti sono:

nodo di Palermo;

chiusura dell'anello ferroviario di Palermo;

Palermo – Trapani via Milo.

Anche per i dettagli di questi interventi rimando ad una tabella che deposito agli atti (tabella 3).

Numerosi sono anche i dettagli sugli interventi nell'area di Catania, per i quali rimando alla tabella 4 che deposito agli atti.

Per quanto riguarda la parte servizi, ricordo che Trenitalia svolge due tipi di servizi fondamentali: il primo è a mercato e riguarda in pratica quelle che più comunemente si chiamano Frecce; il secondo è un servizio pubblico che l'impresa ferroviaria svolge attraverso il servizio Intercity con apposito Contratto di Servizio tra Trenitalia, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'economia e delle finanze, e il trasporto regionale, mediante Contratti di Servizio con le Regioni.

Per questi ultimi, la normativa vigente attribuisce la programmazione e la gestione dei servizi ferroviari regionali – che assicurano principalmente la mobilità pendolare – alle singole Regioni i cui rapporti sono appunto regolati dai contratti di servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili.

Allegato 1 alla risposta all'interrogazione 5-00992

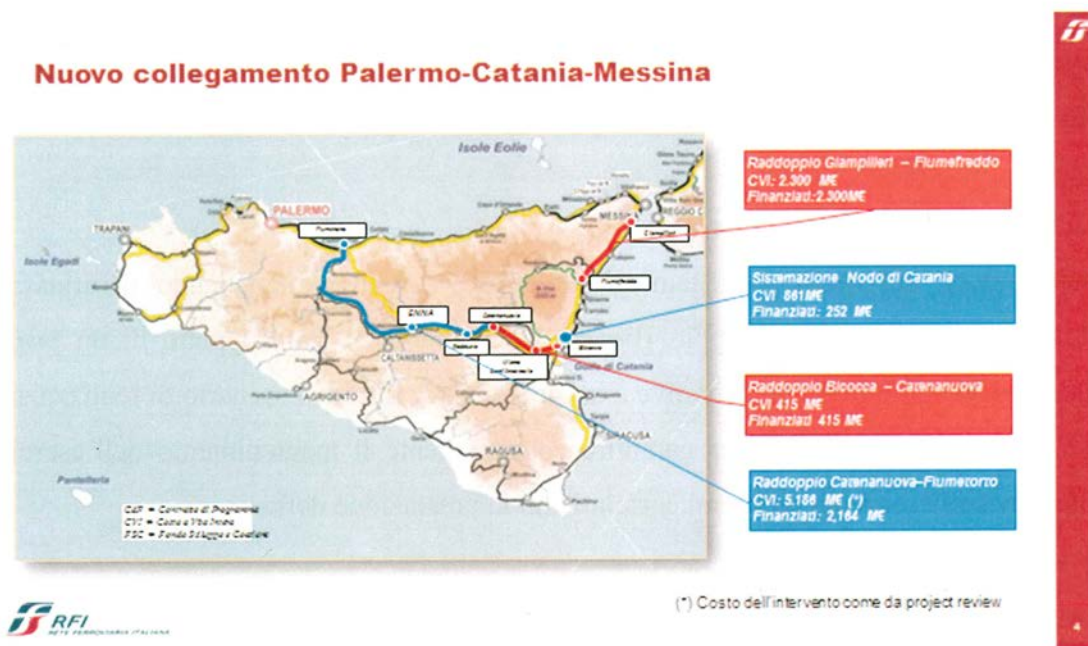
TABELLA 1

n°	Descrizione intervento	Costo	Risorse		Fabbisogni				Benefici	Contab.	Stato
			al 2016	2017	2018	2019	2020	2021			
1	Nodo di Palermo	1.152	1.152						C+Q	968	
2	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	939	914		25				C+Q	374	
3	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo	220	23		8	5	6	4	Q+C	5	
4	Raddoppio Messina - Siracusa 1ª fase	127	122	5					C	119	
5	Sistemazione nodo di Catania	861	17	235			609		C	4	
6	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina	138	2		5	4	2	4	Q		
7	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania	138	2		5	4	2	4	Q		
8	Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale	126	6	60	60				Q	6	
9	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	144	70	74					P		
10	Palermo-Trapani	491	1						V	1	
11	Velocizzazione Palermo - Agrigento	168	168						V	162	
12	Velocizzazione Catania-Siracusa 1ª fase	88	81	7					V	34	
13	Velocizzazione Catania-Siracusa completamento	44			44				V		
14	Siracusa-Ragusa-Gela	200							V		
15	Anmodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa	48	48						Q	3	
16	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	1.767	246	83	17	17	17	17	Q+V	203	
17	Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa	15	15						Q		
18	Linea Messina-Catania: raddoppio Giampilleri-Fiumefreddo	2.300	872	1.428					C+V	36	
19	Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie	3.990	803	1.776	1.411				C+V	43	
20	Nuovo collegamento Palermo-Catania completamento	1.611							C+V		
TOTALE		14.566	4.542	3.668	1.575	30	637	30		1.960	

- Importi in milioni di euro.
- C= capacità; Q= qualità; V= velocità

Allegato 2 alla risposta all'interrogazione 5-00992

TABELLA 2



Raddoppio Giampileri-Fiumefreddo.

L'intervento include: raddoppio in variante tra Giampileri e Fiumefreddo per un'estesa di circa 42 km di cui 85 per cento in galleria; realizzazione delle nuove fermate di Fiumefreddo e di Sant'Alessio-Santa Teresa, Alcantara, Taormina, Nizza-Alì e Itala-Scaletta.

A seguito dell'adeguamento del Progetto Preliminare che prevede la definizione di due fasi funzionali distinte (1^a fase tratta Fiumefreddo-Letojanni e 2^a fase tratta Letojanni-Giampileri) e del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sul progetto definitivo occorre ora avviare la VIA e successivamente la Conferenza di servizi. Il raddoppio della linea crea le condizioni per un futuro incremento, dell'offerta e una velocizzazione dei servizi per il collegamento tra i capoluoghi di Catania e Messina.

Il costo a vita intera dell'intervento è di 2.300 milioni di euro, tutti finanziati.

Sistemazione del nodo di Catania.

Per la stretta correlazione dell'intervento raddoppio tra Catania Centrale e Catania Acquicella con il progetto di sistemazione del nodo di Catania, si è ritenuto di prevedere una integrazione di detto intervento nel perimetro originario del progetto. Il costo a vita intera dell'intervento ammonta a 861 milioni di euro, di cui 252 finanziati.

Tratta Bicocca-Catenanuova.

L'intervento costituisce la prima fase funzionale del nuovo collegamento ferroviario veloce tra Palermo e Catania. Il progetto prevede il raddoppio della linea tra la stazione di Bicocca (inclusa) e Catenanuova (inclusa) per una estesa pari a 38,3 km, di cui circa 21 km in affian-

camento al binario esistente e circa 17 km in variante.

Il costo a vita intera dell'intervento ammonta a 415 milioni di euro, integralmente finanziati.

Tratta Catenanuova-Fiumetorto.

La realizzazione del nuovo collegamento Palermo-Catania mantenendo invariante la realizzazione della prima fase di raddoppio Bicocca-Catenanuova è stata oggetto di un *project review*, al fine di migliorarne le fasi realizzative e la funzionalità. Il nuovo scenario di realizzazione del progetto è stato approfondito sia per garantire costantemente il mantenimento dell'esercizio ferroviario che per risolvere alcuni problemi correlati con la prestazione della linea.

Il nuovo scenario prevede:

una prima macrofase con un nuovo binario a STI tutto in variante da Fiume-

torto a Catenanuova (da realizzare per lotti funzionali) che si attesta alla stazione di Bicocca/Catania con il raddoppio previsto per la tratta Catenanuova/Bicocca, in fase di progettazione esecutiva a cura dell'appaltatore;

una seconda fase che comprende interventi di adeguamento a STI dei binari in esercizio.

Il CIPE con delibera n. 98/2017 ha approvato la rimodulazione della programmazione 2014-2020 del Fondo Sviluppo e Coesione, integrando il finanziamento dell'intervento per ulteriori 866 milioni di euro.

A seguito della rimodulazione, il costo a vita intera dell'intervento risulta di 5.186 milioni di euro, di cui 2.164 finanziati.

Il completamento delle opere lungo tutto l'itinerario crea le condizioni per una riduzione della durata di viaggio tra Palermo e Catania, con un tempo di percorrenza stimato in circa 2 ore.

Allegato 3 alla risposta all'interrogazione 5-00992

TABELLA 3

Nodo di Palermo.

Progetto suddiviso in tre tratte:

tratta A: raddoppio tratta Palermo C.le/Brancaccio-Notarbartolo (8,5 km);

tratta B: raddoppio tratta Notarbartolo-La Malfa (4,3 km, in variante);

tratta C: raddoppio tratta La Malfa-Carini (16,2 km).

Il 7 ottobre 2018 è stato attivato il collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi, in particolare il doppio binario della tratta C, con estensione su nuovo singolo binario fino a San Lorenzo Colli (sulla tratta B).

I lavori sono in corso sulle rimanenti tratte. Il completamento delle opere civili

ha ormai raggiunto il 90 per cento sull'intero passante. È stato abbattuto l'ultimo diaframma da parte della fresa meccanica (TBM) utilizzata per lo scavo della galleria Notarbartolo-De Gasperi, con il compimento tutte le principali opere civili; resta da completare l'attrezzaggio tecnologico dell'infrastruttura, che sarà realizzato da RFI, e della fermata Lazio, in una fase immediatamente successiva.

Successivamente saranno portate a termine tutte le opere necessarie per il completamento del raddoppio del passante pianificato entro il 2021.

Gli interventi consentiranno di eliminare il principale collo di bottiglia della rete ferroviaria siciliana, legato sia alla configurazione infrastrutturale di semplice binario sia alla forte domanda di sposta-

mento delle località interessate. In particolare il completamento delle opere crea le condizioni per l'incremento della frequenza dei convogli nel Nodo, con miglioramento della mobilità sia nel centro cittadino sia verso le aree urbane ad ovest di Palermo, decongestionando il traffico su gomma, e potenziando i servizi per l'aeroporto internazionale di Punta Raisi, sia dall'intero agglomerato cittadino sia dell'area che si estende fino a Termini Imerese e Cefalù.

Il costo a vita intera dell'intervento è di 1.152 milioni di euro, tutti finanziati.

Chiusura dell'anello Ferroviario di Palermo.

Il progetto prevede la realizzazione della chiusura dell'anello ferroviario a singolo binario finalizzato all'estensione dell'attuale servizio, metropolitano tra la stazione di Palermo Notarbartolo e la fermata Giachery.

L'intervento è suddiviso in due fasi:

I Fase Tratta Giachery-Politeama, ha una lunghezza di circa 1,6 km ed include tre nuove fermate: Libertà, Porto e Politeama;

II Fase Tratta Politeama-Notarbartolo ha un'estesa di circa 1 km, di cui circa 800 metri in galleria naturale (galleria Malaspina) e include la realizzazione della nuova fermata Malaspina.

La I Fase ha un costo a vita intera di 152 milioni di euro, mentre la II Fase prevede costi per circa 100 milioni (risorse FSC 2014-2020 – cabina di Regia).

L'intervento consentirà la realizzazione di una linea di tipo metropolitano a servizio dell'area centrale della città, con frequenza massima dei servizi fino a 15 minuti in prima fase, con possibilità di limitare l'impiego del trasporto su gomma in superficie.

Palermo-Trapani via Milo.

Il progetto consiste nei seguenti interventi:

modifica alla geometria del tracciato con aumento della velocità di fiancata;

potenziamento infrastrutturale mediante modifiche al corpo stradale e alle opere di difesa;

adeguamento ai nuovi standard tecnologici;

velocizzazione degli itinerari in deviata nelle principali località sede di incrocio.

Il progetto definitivo in fase di consegna sarà sottoposto al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. L'avvio della gara è previsto ad agosto 2019 previa verifica per la validazione e l'indizione della Conferenza dei Servizi.

Gli interventi creano le condizioni per il ripristino del servizio commerciale sulla tratta Alcamo – Trapani via Milo e per una velocizzazione dei servizi. A seguito degli interventi realizzati, si ipotizza un tempo di percorrenza minimo tra Palermo e Trapani via Milo di 1 ora e 30 minuti con 3 fermate intermedie. Sulla stessa relazione i collegamenti su gomma prevedono un tempo di percorrenza di 2 ore.

Allegato 4 alla risposta all'interrogazione 5-00992

TABELLA 4

Focus Catania.

Velocizzazione Catania-Siracusa.

L'intervento consiste nella velocizzazione della tratta a semplice binario tra

Bicocca e Targia, di circa 68 km, comprendente la realizzazione di variante di tracciato, la correzione di curve, interventi di stabilizzazione della sede ferroviaria e nelle stazioni di Lentini, Brucoli e Augusta la sistemazione dei marciapiedi, sottopassi,

pensiline e l'eliminazione delle barriere architettoniche e la soppressione dei passaggi a livello esistenti.

L'intervento ha un costo a vita intera di 132 milioni di euro, di cui 88 finanziati, ed è stato suddiviso in due fasi funzionali:

1^a Fase funzionale: Bicocca-Augusta;

2^a Fase funzionale: Augusta-Targia, in corso di realizzazione con attivazione prevista nel 2019.

Il progetto, unitamente al completamento degli interventi di velocizzazione nella tratta Giampilieri-Fiumefreddo, consentirà una riduzione dei tempi di viaggio stimabile in circa 14 minuti tra le località di Messina centrale e Siracusa, nonché un miglioramento dell'accessibilità al servizio

con realizzazione sottopassi e nuovi marciapiedi per lo svolgimento del servizio viaggiatori.

Potenziamento del collegamento ferroviario con l'aeroporto di Catania Fontanarossa.

Il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Catania Fontanarossa è assicurato attraverso la realizzazione di una nuova stazione su linea esistente Catania – Bicocca in prossimità dell'aeroporto. Il collegamento con il terminal aeroportuale sarà assicurato da un servizio di bus gestiti dalla Società aeroporti Catania.

Il progetto prevede la realizzazione di una semplice fermata da realizzare entro il 2019.

ALLEGATO 4

5-01465 Donzelli: Costo del biglietto della linea 2 della tramvia di Firenze per i passeggeri diretti all'aeroporto.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione al quesito circa il possibile aumento del biglietto ordinario della linea tranviaria di Firenze, ricordo che il trasporto regionale è gestito mediante contratti di servizio stipulati tra le Regioni e i diversi gestori in quanto le funzioni e i compiti di amministrazione e programmazione in materia dei servizi di trasporto pubblico locale sono stati conferiti agli enti locali in applicazione del disposto di cui all'articolo 9 del decreto legislativo n. 422/1997 e del titolo V della Costituzione.

In particolare, le risorse pubbliche destinate dai Comuni ai servizi di trasporto pubblico locale – e non agli investimenti di settore – sono rinvenienti nei bilanci degli stessi enti locali, e in parte derivano dai trasferimenti fatti a tali enti dalla Regione competente per territorio. Infatti i contributi statali sono assegnati per la parte corrente alla sola Regione che provvede poi a ripartirli tra gli enti locali.

Nel caso di specie, nel 2018 alla Regione Toscana sono stati assegnati 435,392

milioni di euro a titolo di contributi per gli oneri sostenuti per tutti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale, compresi i servizi ferroviari.

In ogni caso, il monitoraggio dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale consente di avere un focus esclusivamente sui corrispettivi dei contratti di servizio, dei ricavi da traffico e dei passeggeri trasportati, relativo a tutti i servizi complessivamente eserciti sul territorio del Comune di Firenze, e non quindi sui dati relativi alla sola tranvia.

Da ultimo informo che è il Comune a determinare l'entità delle tariffe tenendo conto della necessità di mantenere in equilibrio economico la gestione del servizio, prerogativa esclusiva di tale ente quale committente del servizio, fermo restando ovviamente il parere della Regione, ente territoriale delegante e istituzionalmente competente per i servizi di TPL e regionale.