

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### INTERROGAZIONI:

5-00921 Prodani: Valutazione del progetto di potenziamento della linea ferroviaria Venezia-Trieste in alternativa alla realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità .....	36
ALLEGATO 1 (Testo della risposta) .....	39
5-01223 Liuzzi: Impossibilità di utilizzare biglietti in formato elettronico sulle tratte ferroviarie regionali gestite da Trenitalia SpA .....	37
ALLEGATO 2 (Testo della risposta) .....	41
5-01471 Catalano: Stato dei lavori di ampliamento dell'ex molo C dell'aeroporto di Roma .....	37
ALLEGATO 3 (Testo della risposta) .....	42
5-01661 Catalano: Modalità di controllo, da parte dell'ENAC, degli aeromobili della compagnia aerea Alitalia .....	37
ALLEGATO 4 (Testo della risposta) .....	43
ERRATA CORRIGE .....	38

#### INTERROGAZIONI

*Giovedì 23 gennaio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.*

#### La seduta comincia alle 9.

**5-00921 Prodani: Valutazione del progetto di potenziamento della linea ferroviaria Venezia-Trieste in alternativa alla realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità.**

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Aris PRODANI (M5S), nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, chiede, al pari di quanto già fatto da altri deputati, di poter accedere ai progetti relativi alla tratta in questione, dal momento che le uniche informazioni che si hanno sul territorio sono quelle riportate sugli organi di stampa, dalle quali non si evince quale strategia il Governo intenda adottare riguardo alle opere di collegamento delle regioni interessate. Ricorda che nel medesimo territorio è stato avviato l'ampliamento della autostrada A4, che fa presumere, da parte del Governo, una volontà di potenziare nel territorio i collegamenti stradali piuttosto che ferroviari. Nell'evidenziare che la linea ferroviaria attualmente esistente è altamente sottoutilizzata, e che esistono quindi dei margini di po-

tenziamento del traffico su tale linea, sottolinea che la realizzazione della linea ferroviaria ad alta capacità comporterebbe un trasporto potenziale di merci in partenza dal porto di Trieste di sei volte superiore all'attuale. Osserva, quindi, che prima di procedere alla realizzazione di un'opera per la quale occorrono risorse assai ingenti, si dovrebbero preventivamente mettere in atto delle strategie volte ad incrementare il traffico di merci nel porto di Trieste, al fine di non sovrastimare l'opera medesima rispetto al reale potenziale di traffico della zona.

**5-01223 Liuzzi: Impossibilità di utilizzare biglietti in formato elettronico sulle tratte ferroviarie regionali gestite da Trenitalia SpA.**

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Mirella LIUZZI (M5S), nel ringraziare il sottosegretario Ghirlanda per la risposta, esprime soddisfazione per la risoluzione della questione, che a suo giudizio è stata avviata anche in conseguenza alla presentazione del proprio atto di sindacato ispettivo.

**5-01471 Catalano: Stato dei lavori di ampliamento dell'ex molo C dell'aeroporto di Roma.**

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Ivan CATALANO (M5S) ringrazia il rappresentante del Governo della risposta, dalla quale tuttavia emerge un atteggiamento più volte riscontrato in Italia in materia di appalti. Osserva, infatti, che il fallimento della ditta appaltatrice, ovvero la domanda di ammissione a concordato, fa sì che le ditte subappaltatrici si trovino in una situazione di crisi dovuta al mancato pagamento del compenso dovuto da parte della società appaltante, con conseguenze assai gravi sui lavoratori, che ven-

gono messi in cassa integrazione. Nei casi in cui, come quello in esame, sia un'altra ditta a subentrare nell'appalto, è frequente che il compenso richiesto sia inferiore e che le ditte subappaltatrici si trovino costrette a dover accettare a loro volta un compenso inferiore, anche in questo caso con gravi ricadute sui lavoratori che non potranno essere retribuiti nella misura concordata precedentemente all'esecuzione dei lavori. Fa presente che le ditte subappaltatrici nella maggior parte dei casi sono di piccole dimensioni e quindi non possono sostenere un'esposizione finanziaria rilevante, soprattutto se per lunghi periodi. Auspica quindi che il Governo ponga una maggiore attenzione a tali procedure al fine di evitare comportamenti come quello descritto che solo in casi del tutto residuali sono dovuti a cause impreviste.

**5-01661 Catalano: Modalità di controllo, da parte dell'ENAC, degli aeromobili della compagnia aerea Alitalia.**

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Ivan CATALANO (M5S) manifesta una forte preoccupazione in esito alla risposta del sottosegretario, che mette in evidenza l'esistenza di un problema legato ai carrelli degli aeromobili di tipo Airbus, nei quali un anello meccanico dell'attuatore si degrada, rilasciando nell'olio dell'impianto idraulico polveri che incidono negativamente sulla vischiosità impedendo il corretto funzionamento dell'attuatore e quindi la conseguente apertura del carrello. Riguardo alle raccomandazioni che l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ha indirizzato all'EASA, in quanto soggetto certificatore dei prodotti Airbus, osserva che la prima di esse, che prevede la sostituzione del martinetto di apertura del portellone non dà i risultati previsti per i motivi prima espressi, mentre giudica opportuno l'esame radiografico che è in grado di evidenziare il deterioramento

del suddetto anello meccanico; apprezza anche la seconda raccomandazione, che prevede che vengano in ogni caso mantenuti i controlli di routine anche se il martinetto viene sostituito, ma al riguardo evidenzia che tali controlli non vengono previsti nel manuale di manutenzione dei suddetti aeromobili. Pur comprendendo che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non ha al riguardo alcuna competenza, essendo tali raccomandazioni ad esso inviate dall'Agenzia per la sicurezza del volo per mere finalità conoscitive, sollecita in ogni caso il Governo ad intervenire presso le compagnie facendo loro presente che tale questione, che mette a serio rischio la

sicurezza del volo, è oggetto di costante analisi e di monitoraggio continuo.

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

**La seduta termina alle 9.35.**

#### *ERRATA CORRIGE*

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* di mercoledì 22 gennaio 2014, pagina 124, prima colonna, tredicesima riga, le parole: « primo firmatario » sono sostituite dalla seguente: « cofirmatario ».

## ALLEGATO 1

**5-00921 Prodani: Valutazione del progetto di potenziamento della linea ferroviaria Venezia-Trieste in alternativa alla realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità.****TESTO DELLA RISPOSTA**

La nuova linea AV/AC « Venezia-Trieste », fa parte del Corridoio Mediterraneo 3 « Lione-Trieste-Divača/Koper-Divača-Lubiana-Budapest-confine Ucraino » ed è inserita nella lista delle opere strategiche di Legge Obiettivo.

Il tracciato della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste, ha uno sviluppo totale di circa 156 km e presenta un costo/km inferiore ai 50 milioni di Euro, in linea con i costi delle altre tratte AV realizzate e/o in corso di realizzazione.

Nel dicembre 2010 RFI ha presentato, per l'approvazione in procedura di Legge Obiettivo, quattro « distinti » Progetti Preliminari, relativi rispettivamente alle tratte:

Venezia Mestre-Aeroporto Marco Polo;

Aeroporto Marco Polo-Portogruaro;

Portogruaro-Ronchi dei Legionari;

Ronchi dei Legionari-Trieste.

Ogni Progetto presentato è funzionalmente indipendente, produce benefici diretti ed è realizzabile mediante sub-lotti funzionali, secondo una priorità temporale stabilita in base allo specifico studio trasportistico sviluppato per l'intera linea AV/AC Venezia-Trieste. Questa suddivisione è stata effettuata sempre per rendere sostenibile e progressivo il finanziamento dell'opera da parte dello Stato.

Nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, la Commissione Speciale V.I.A., al fine di poter effettuare una valutazione complessiva degli

impatti di tipo ambientale derivanti dalla realizzazione dell'opera, ha richiesto la redazione di un unico « ...quadro di riferimento programmatico progettuale e ambientale... », riferito all'intera tratta da Venezia a Trieste. Quanto sopra anche a seguito di una verifica sugli indirizzi procedurali adottati in ambito europeo, dalla quale è emerso che la maggior parte dei Progetti comunitari relativi ai Corridoi fondamentali sono normalmente suddivisi in tratte e sub-lotti funzionali (si veda ad esempio il Quadruplicamento Verona-Forzezza per il quale sono stati predisposti 3 Lotti su 6).

RFI ha ottemperato a tale richiesta e nel giugno 2012 ha pubblicizzato sui quotidiani l'avvenuto deposito del documento « Sistema Conoscitivo Unitario », propeedeutico al riavvio della unitaria procedura VIA dei quattro Progetti Preliminari.

Nel corso del 2012, su mandato del Commissario Straordinario, è stato predisposto, da RFI, uno studio per esaminare la fattibilità di un tracciato AV/AC alternativo, in affiancamento alla linea ferroviaria esistente tra Mestre e Portogruaro (tratto Regione Veneto). La velocità di tracciato della nuova linea è stata imposta a 250 km/h. Tale Studio di Fattibilità presenta, ovviamente, un grado di approfondimento inferiore a quello del Progetto Preliminare 2010, e la possibilità di un eventuale affinamento progettuale dovrà essere preventivamente esaminata e valutata dalle competenti strutture del MIT.

Si precisa che tale soluzione in affiancamento alla linea attuale, sviluppata per il tratto Veneto da Venezia Mestre a

Portogruaro, salvaguarda comunque il tracciato AV da Portogruaro a Trieste, avendo *standard* prestazionali sufficienti a garantire servizi di tipo AV/AC; detto tracciato, nel tratto Veneto, è alternativo a quello dei progetti delle tratte « Venezia Mestre-Aeroporto Marco Polo » e « Aeroporto Marco Polo-Portogruaro », presentati nel 2010 e attualmente sottoposti all'*iter* procedurale per l'approvazione del CIPE.

La Regione Friuli Venezia Giulia, peraltro, ha recentemente deliberato (D.G.R. n. 1920 del 17 ottobre 2013) un Atto di Indirizzo per la definizione di una solu-

zione progettuale in affiancamento alla linea ferroviaria esistente nella tratta (Portogruaro)-Latisana-Cervignano, da svilupparsi con un livello di dettaglio tale da consentirne la comparazione con il PP 2010, attualmente all'esame della Commissione VIA.

Nel concludere, preciso che il MIT è in attesa del parere di VIA per definire compiutamente l'istruttoria sui progetti preliminari e, quindi, procedere, alla luce della certezza delle necessità finanziarie derivanti anche dagli esiti della VIA, a comparare le due soluzioni.

## ALLEGATO 2

**5-01223 Liuzzi: Impossibilità di utilizzare biglietti in formato elettronico sulle tratte ferroviarie regionali gestite da Trenitalia SpA.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai disagi segnalati dagli Onorevoli Interroganti in merito all'uso dei biglietti acquistati *on-line* sono state assunte precise informazioni presso Ferrovie dello Stato.

Al riguardo, Ferrovie dello Stato ha evidenziato che, effettivamente, fino allo scorso 31 ottobre, le norme che regolavano l'acquisto dei biglietti *on-line* del trasporto regionale, riportate nelle « Condizioni Generali del Trasporto Passeggeri di Trenitalia » (Parte III Trasporto Regionale – Paragrafo 3 – Canali di Vendita e tipologia dei titoli di viaggio - punto 1) prevedevano che dal sito *www.trenitalia.com* si potessero acquistare biglietti (e abbonamenti) che dovevano essere tassativamente stampati a cura dell'acquirente (*home printing*).

Nelle medesime norme veniva chiarito che, non esibendo la ricevuta di stampa o non presentando un valido documento di riconoscimento, il viaggiatore veniva considerato sprovvisto di biglietto e regolarizzato in base alla normativa regionale vigente; tale indicazione era ribadita nel procedimento di acquisto del biglietto regionale *on-line*, dove – prima della concretizzazione dell'acquisto stesso, con l'inserimento della modalità di pagamento – appariva un messaggio (con un punto esclamativo di colore rosso) con la seguente dicitura: « Il biglietto elettronico regionale è emesso già convalidato.

Stampa l'allegato in PDF alla *mail* di conferma che costituisce biglietto. Il biglietto è nominativo e associato a nome e cognome inseriti all'atto della registrazione *on-line* o nei dati del viaggiatore, pertanto, a bordo tali dati saranno soggetti a riscontro con documento d'identità valido ».

Dal 1° novembre 2013, in aggiunta a quella appena indicata, è stata introdotta, da parte di Ferrovie dello Stato, una nuova modalità di controllo del biglietto elettronico regionale (BER), che consente di mostrare il biglietto tramite schermata da supporto elettronico (pc, tablet o smartphone), a condizione che il cliente sia in grado di esibire correttamente l'allegato ricevuto (e non stampato), incluso il codice *Quick Response*, che raccoglie tutti i dati del titolo di viaggio elettronico; il biglietto regionale elettronico acquistato *on-line* è già validato e consente di viaggiare sul treno regionale prescelto o su un altro in servizio sulla stessa tratta, in partenza entro le quattro ore successive; può essere acquistato da sette giorni prima della data del viaggio fino a 30 minuti prima della partenza. In ogni caso, dovrà essere sempre esibito un documento di identità valido.

Tale nuova modalità non si applica agli abbonamenti regionali acquistati *on-line*, che devono essere sempre stampati dall'acquirente.

## ALLEGATO 3

**5-01471 Catalano: Stato dei lavori di ampliamento dell'ex molo C dell'aeroporto di Roma.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai quesiti posti dagli Onorevoli Interroganti e sulla base di precise informazioni assunte presso l'ENAC (Ente nazionale per l'aviazione civile) devo preliminarmente far presente che i lavori in argomento si svolgono secondo il progetto approvato dal medesimo Enac, conformemente al Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Ciò posto, come segnalato dagli Onorevoli Interroganti, si conferma che, in data 24 ottobre 2013 ADR (Aeroporti di Roma) ha ricevuto formale notifica che la società CONSTA, mandante della ATI, ha depositato presso il tribunale di Padova un ricorso con domanda di ammissione al concordato preventivo (CP-108/2013 del 27 settembre 2013).

Ciò ha determinato il progressivo rallentamento dei lavori di pertinenza CONSTA, fino al sostanziale fermo odierno.

In data 28 ottobre 2013 ADR ha preavvisato l'ATI che la eventuale mancata regolarizzazione dei subappaltatori conseguente alla situazione della società CONSTA avrebbe comportato, per loro tutela, la sospensione dei pagamenti in ragione del disposto dell'articolo 118, comma 3, del decreto legislativo n. 163 del 2006 (Codice dei contratti pubblici).

Successivamente, ADR, in via cautelativa, ha effettivamente sospeso i pagamenti dei SAL CONSTA in scadenza a partire dal 30 novembre in avanti per mancata evidenza di avvenuto pagamento dei subappaltatori.

ADR ha rappresentato con specifiche note la situazione ai subappaltatori che avevano segnalato insolvenze da parte della società CONSTA: in data 21 novembre 2013 alla Ditta Capital Ferro Costruzioni e Servizi spa e in data 6 dicembre 2013 alle Ditte D'Orazio Appalti srl, Rufini srl e Multi.Mar.Pa srl.

In data 18 dicembre 2013 ADR ha ricevuto dalla società CIMOLAI formale comunicazione con cui venivano presentate delle possibili soluzioni per far fronte allo stallo derivante dalla situazione della società CONSTA e per consentire la regolare ripresa dei lavori.

Nello specifico, la società CIMOLAI ha comunicato che il Tribunale di Padova ha autorizzato CONSTA alla sottoscrizione di un accordo modificativo dell'atto costitutivo dell'ATI al fine di marginalizzare la sua posizione e di consentire alla medesima società CIMOLAI di subentrare nelle lavorazioni di sua precedente pertinenza.

In pari data, ADR ha comunicato il proprio assenso in ordine all'operazione di marginalizzazione della posizione CONSTA nell'ambito dell'ATI per il completamento dell'appalto, anche in considerazione della verificata sussistenza in capo alle altre associate dei requisiti per l'esecuzione dei lavori residui.

Ad oggi sono in fase avanzata gli atti amministrativi interni all'ATI per consentire un rapido subentro con conseguente regolare ripresa dei lavori.

## ALLEGATO 4

**5-01661 Catalano: Modalità di controllo, da parte dell'ENAC, degli aeromobili della compagnia aerea Alitalia.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito a quanto segnalato dagli Onorevoli Interroganti circa l'evento occorso in data 29 settembre 2013, sull'aeroporto di Roma Fiumicino, all'aeromobile Airbus A320 marche di identificazione E1-EIB, operato dalla compagnia aerea Alitalia, atterrato senza il carrello di destra esteso sono state assunte precise informazioni sia presso l'ENAC che presso l'ANSV (Agenzia Nazionale per la sicurezza del Volo).

Al riguardo, l'ENAC ha fatto presente che le verifiche eseguite sulle registrazioni di manutenzione di detto Airbus hanno confermato che lo stesso è sempre stato sottoposto agli interventi di manutenzione ordinaria previsti dal programma approvato dal medesimo ENAC.

Per quanto riguarda il blocco meccanico dei martinetti di apertura e chiusura dei portelloni dei carrelli principali degli aeromobili A320, con conseguente impossibilità di estendere e bloccare i carrelli stessi, ENAC ha evidenziato che la problematica è ben nota sia al costruttore degli aeromobili (Airbus) che all'EASA (*European Aviation Safety Agency*).

L'Agenzia Nazionale per la sicurezza del Volo (ANSV), ha fatto presente di aver aperto, nell'immediatezza dell'evento in questione, la cosiddetta «inchiesta di sicurezza», ai sensi del regolamento (UE) 996 del 2010, classificando il citato evento come incidente ed inviando sul posto un *team* di propri investigatori.

L'inchiesta di sicurezza, come previsto dal citato regolamento UE, è finalizzata alla individuazione delle cause di un in-

cidente/inconveniente grave, in un'ottica di prevenzione e quindi di miglioramento della sicurezza del volo.

Poiché un evento analogo (atterraggio senza il carrello di sinistra esteso) era già successo l'8 giugno 2013, all'aeromobile A320 marche di identificazione HA-LWM, operato dalla compagnia aerea WizzAir, sempre sull'aeroporto di Roma Fiumicino, l'inchiesta dell'ANSV relativa all'incidente occorso all'A320 dell'Alitalia ha focalizzato sin dall'inizio la propria attenzione sulla ricerca di elementi tecnici a fattor comune tra i due eventi.

In particolare, nel caso dell'incidente occorso al velivolo della WizzAir, l'inchiesta di sicurezza dell'ANSV, dopo una serie di accertamenti effettuati in Italia e nel Regno Unito, ha individuato la causa della mancata estensione del carrello in un problema tecnico esistente nel sistema dell'attuatore che consente l'apertura del relativo portellone del carrello. Nel corso degli approfondimenti condotti dall'ANSV proprio in relazione al caso WizzAir è altresì emerso che un evento analogo a quelli sopra citati si era già verificato il 10 gennaio 2010, negli Stati Uniti, sul Newark Liberty International Airport, all'aeromobile Airbus A319 marche di identificazione N816UA, operato dalla compagnia aerea United Airlines. Anche in questo caso la causa dell'avaria è stata ricondotta al medesimo sistema.

A seguito delle evidenze acquisite, l'ANSV, nell'ambito dell'inchiesta relativa all'incidente occorso all'A320 della WizzAir, ha ritenuto necessario indirizzare all'EASA, in quanto Autorità di certificazione dei prodotti Airbus, cinque racco-

mandazioni di sicurezza urgenti, finalizzate alla rimozione delle criticità individuate.

Relativamente all'incidente occorso all'A320 dell'Alitalia, l'inchiesta dell'ANSV ha potuto accertare che, anche in questo caso, la mancata estensione del carrello (nello specifico quello di destra) è riconducibile ad una problematica tecnica al sistema dell'attuatore che consente l'apertura del relativo portellone del carrello. Nel caso in questione si tratta dello stesso tipo di attuatore (identificato con il Part Number 114122-012, costruito dalla General Electric UK) che era installato sull'A320 della WizzAir.

L'ANSV ha fatto altresì presente che, a seguito delle autonome iniziative assunte dall'Airbus Industries, alcune compagnie aeree hanno già avviato la sostituzione del

martinetto Pan Number 114122-012 con il martinetto di nuova progettazione Pan Number 114122-014.

Informo, infine, che detta ANSV, completati gli accertamenti tecnici, ha ritenuto di emanare, in corso d'inchiesta, il 28 novembre 2013, quattro raccomandazioni di sicurezza, alla luce delle criticità tecniche emerse e degli esiti delle analisi condotte.

Dette raccomandazioni sono state indirizzate alle EASA e sono state pubblicate nel sito *web* dell'ANSV.

La stessa EASA, infine, ha emesso una Prescrizione di Aeronavigabilità con la quale sono stati ridotti gli intervalli delle ispezioni e delle prove da eseguire, per determinare eventuali avarie incipienti dei martinetti di attuazione dei portelloni dei carrelli principali.