



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 21

**8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Lavori pubblici,  
comunicazioni)

INTERROGAZIONI

114<sup>a</sup> seduta: mercoledì 19 novembre 2014

Presidenza del presidente MATTEOLI

**I N D I C E****INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 5, 8 e <i>passim</i>
CANTINI (PD) . . . . .	9
CROSIO (LN-Aut) . . . . .	7
GATTI (PD) . . . . .	5
NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> . . . . .	3, 5, 8
ALLEGATO ( <i>contiene i testi di seduta</i> ) . . . . .	11

---

*N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.*

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Nuovo Centrodestra: NCD; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Per l'Italia: PI; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Misto: Misto; Misto-Italia Lavori in Corso: Misto-ILC; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL*

*Interviene il vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Nencini.*

*I lavori hanno inizio alle ore 9,05.*

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-01084, presentata dalla senatrice Maria Grazia Gatti.

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, quanto all'interrogazione della senatrice Gatti sulla realizzazione di una seconda pista presso lo scalo aeroportuale fiorentino, prima di addentrarmi in una risposta più puntuale intendo precisare che quest'azione si inserisce nella cornice di sfide che attendono il complesso degli aeroporti europei nei prossimi anni e tra questi, naturalmente, anche i tanti scali aeroportuali italiani per i quali è previsto un piano che verrà discusso nel corso delle prossime settimane. Faccio riferimento a sfide che nascono dai profondi cambiamenti in atto nel mercato internazionale del trasporto aereo: lo spostamento e la crescita verso l'Asia e il Medioriente; la forte concorrenza internazionale da parte dei vettori provenienti da tali aree, in particolare dai Paesi del Golfo, che stanno perseguendo una politica di ingenti investimenti nelle infrastrutture aeroportuali e negli aeromobili; le operazioni di fusione fra compagnie aeree mondiali di maggior peso e, infine, le politiche commerciali sempre più agguerrite da parte dei vettori *low cost*, come vediamo anche in Italia.

Per citare dei numeri ricordo quanto sta accadendo in Oman. Alcune settimane fa, in un incontro di rappresentanti del mio Ministero con il Ministro delle infrastrutture di quel Paese, è stato evidenziato che in Oman vi è un investimento che copre soltanto una parte dell'area in questione, con due aeroporti in una zona franca, per un totale di 360 miliardi di euro, a conferma di quanti finanziamenti si stiano indirizzando verso quell'area e di quanto ne risenta il traffico aereo.

Questi mutamenti, unitamente ad una forte crescita della domanda di traffico internazionale, determineranno – secondo le nostre previsioni, nonché quelle degli esperti e della stessa Commissione europea – il congestionamento dei maggiori aeroporti europei e una carenza di qualità delle infrastrutture e dei servizi esistenti.

A fronte di tali problemi, nell'evidenziare che le scelte attuali segneranno il futuro del medesimo settore, la Commissione ha fissato le direttrici lungo le quali gli Stati dell'Unione sono chiamati a muoversi, tra cui

rientrano: una maggiore integrazione degli aeroporti con le altre modalità di trasporto, in particolare con il trasporto ferroviario ad alta velocità; un miglioramento delle operazioni di gestione degli aeromobili e del traffico aereo per garantire, oltre alla riduzione delle emissioni inquinanti, una maggiore competitività; l'aumento della capacità degli aeroporti per fare fronte alla domanda crescente di spostamenti per e da Paesi terzi e zone europee poco collegate; l'operatività, entro il 2020, dell'infrastruttura modernizzata per la gestione del traffico aereo e dello spazio aereo comune europeo che riunisce 58 Paesi e circa un miliardo di abitanti; l'incremento dei livelli di sicurezza per i passeggeri e il completamento del sistema di sicurezza unico per il trasporto aereo di merci.

È in questo quadro d'insieme che vanno affrontate le scelte strategiche infrastrutturali che il nostro Paese deve sostenere. Quest'ottica globale richiede strategie di sviluppo della rete aeroportuale nazionale rivolte a creare una visione di sistema che, tenendo conto della vocazione dei territori e delle loro potenzialità, miri a incentivare, soprattutto fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale, la costituzione di reti o sistemi tra gli stessi scali per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti.

È in questa ottica di sviluppo che si muove il Piano nazionale degli aeroporti, recentemente adottato dal Consiglio dei Ministri. Si è infatti consolidato l'orientamento che il bacino territoriale del Centro-Nord possa sviluppare appieno le sue potenzialità, con due realtà aeroportuali da considerare strategiche: Bologna e Pisa-Firenze, in quanto unite da una medesima società e quindi in piena integrazione societaria e industriale; solo qualora detti aeroporti costruiscano un modello di sinergia imprenditoriale sarà possibile, per il sistema aeroportuale toscano, affrontare le sfide future di cui sopra.

In proposito, rammento che nel 2013 gli aeroporti di Pisa e Firenze hanno registrato complessivamente circa 6 milioni di passeggeri e che il traffico atteso al 2030 è di circa 10 milioni. A fronte di tale previsione di crescita, ricordo che l'aeroporto di Pisa presenta lo *status* di aeroporto militare aperto al traffico civile, il che implica evidenti limitazioni al traffico commerciale, ivi inclusa una scarsa disponibilità di spazi tipicamente a servizio del trasporto aereo passeggeri, come ad esempio quelli destinati al parcheggio degli aeromobili. La carenza di spazi presso tale aeroporto, oltre alle limitazioni operative, non consente di prevedere un potenziamento adeguato alla prevista crescita di traffico civile e commerciale. Di qui l'esigenza di intervenire sullo scalo fiorentino. La realizzazione di una nuova pista utilizzabile da tali aeromobili è la condizione necessaria per supportare le prospettive di crescita del traffico aereo nel bacino di riferimento.

Infine, evidenzio che far gravare anche la domanda di traffico del sistema aeroportuale toscano su quello romano significherebbe contribuire a congestionare ulteriormente quest'ultimo, che già registra, solo a Roma Fiumicino, circa 35 milioni di passeggeri all'anno e che, nella prospettiva

del raddoppio futuro, dovrebbe arrivare a servire di per sé circa 70 milioni di passeggeri.

GATTI (PD). Ringrazio innanzitutto il Vice Ministro per la risposta, della quale tuttavia mi dichiaro solo parzialmente soddisfatta. Desidero sottolineare due elementi. Il primo è che questa interrogazione è identica ad un'altra, presentata alla Camera qualche mese fa dal questore Fontanelli, in cui si ponevano due problemi fondamentali. In quell'occasione la risposta fu insoddisfacente. Ora, pur essendovi un'articolazione maggiore, il nucleo fondamentale è rimasto il medesimo. Si sottolineava la differenza fra le previsioni fatte dall'ENAC sull'ammontare del traffico aereo dell'aeroporto di Firenze – necessarie per disegnare il piano che poi è stato realizzato – e i dati effettivi rilevati. Era stato previsto un certo aumento del traffico aereo, ma i dati reali si discostavano molto dalle ipotesi formulate. Quindi la previsione del 2012 ci sembrava non corretta poiché il *trend* era molto diverso e in riduzione. Per questo avevamo chiesto al Governo di riaggiornare i dati e rivedere l'ipotesi di potenziamento.

Anche oggi su questa prima domanda non è stata data alcuna risposta, posto che mi sembra di capire non sia stata fatta alcuna revisione e i dati non siano stati aggiornati. Ciò non è banale perché una riduzione dei flussi, ovvero della quantità di persone che utilizzano l'aeroporto in questione, deve in qualche modo comportare delle scelte adeguate, anche dal punto di vista infrastrutturale.

Pur essendo assolutamente convinta della necessità di un'interpretazione molto ampia, poiché le notizie che il Vice Ministro ha fornito sul quadro europeo rendono assolutamente necessario integrare lo sviluppo aeroportuale italiano, devo sottolineare che rispetto a questa stessa necessità, se pensiamo all'integrazione tra la rete aeroportuale e l'alta velocità, è evidente che l'aeroporto di Fiumicino è raggiungibile in un'ora e mezza da Firenze e che l'area fiorentina ricade naturalmente all'interno del bacino di Fiumicino. Per questo confermo le mie perplessità e mi pongo un ulteriore problema.

Poiché i nuovi interventi previsti per l'aeroporto di Firenze, con la costruzione della nuova pista, fatta da una società di gestione aeroportuale assolutamente privata, si basano anche su un buon finanziamento pubblico, mi chiedo se non ci sia da fare una riflessione – che secondo me va fatta comunque – sulla necessità, in questo momento, di pensare a una serie di infrastrutture per il trasporto in Toscana: penso a tutta la questione relativa all'autostrada tirrenica, su cui non abbiamo visto poste in bilancio, nemmeno nell'ultima legge di stabilità.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01343, presentata dal senatore Crosio.

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, il progetto preliminare a cui fa riferimento l'interrogazione è stato approvato con delibera CIPE n. 82 del 2004, mentre il progetto de-

finitivo è stato approvato con delibera CIPE n. 7 del 2008. La realizzazione del nuovo collegamento ferroviario tra Arcisate e Stabio è stata poi affidata all'ATI Salini-Carena nel 2010, con appalto integrato. Il costo a vita intera del progetto è di 261 milioni di euro.

Il 15 aprile del 2011, le analisi in corso d'opera sui terreni oggetto di scavo hanno evidenziato la presenza di arsenico di origine naturale, con superamento talvolta dei limiti di colonna A (20 ppm) e B (50 ppm), di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006. Stante la presenza di arsenico naturale nei terreni, precedentemente non ipotizzata, l'appaltatore ha conseguentemente modificato il Piano di gestione delle terre e rocce da scavo (PGTR). La nuova versione del documento è stata presentata dall'appaltatore nell'aprile del 2012 e approvata con prescrizioni dalla Regione Lombardia nel maggio del 2012. Il PGTR così modificato prevedeva il conferimento delle terre in esubero presso l'ex cava Rainer, tramite un'apposita modellazione morfologica. Al 30 aprile 2013, non risultando ancora perfezionato l'iter autorizzativo relativo al progetto di sistemazione dell'ex cava Rainer, sono state rinvenute tracce di idrocarburi nel sito e, di conseguenza, la Provincia di Varese ha dichiarato il sito potenzialmente inquinato.

Nell'ambito degli incontri che sono seguiti fra le parti coinvolte, nel mese di giugno del 2013, la Regione Lombardia chiedeva quindi di procedere con tutte quelle lavorazioni che non riguardassero gli scavi in genere e che potessero consentire la continuità ai cantieri per almeno tre mesi, intesi quale arco temporale necessario per trovare una soluzione alla problematica. Quindi, in tale periodo sono state sviluppate dagli enti (Regione e ARPA su tutti) le possibili alternative per l'individuazione di un idoneo sito per lo stoccaggio definitivo delle terre in esubero, che risultasse alternativo all'ex cava Rainer. La Regione Lombardia ha successivamente comunicato di aver individuato una possibile soluzione per la gestione e il conferimento delle terre, dando così avvio all'iter istruttorio per l'approvazione della variante di progetto. Italferr S.p.A., in qualità di soggetto tecnico di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), ha provveduto a redigere il progetto esecutivo di sistemazione ambientale relativo a due siti per la messa a dimora definitiva delle rocce e delle terre da scavo provenienti dal cantiere della linea ferroviaria.

In particolare, il progetto esecutivo in variante presentato prevede che il quantitativo complessivo di materiale di scavo da allocare, pari a 807.000 metri cubi, venga suddiviso, secondo criteri di recupero ambientale, rispettivamente in 233.500 metri cubi per l'area dell'ex proprietà Rainer e per i rimanenti 573.500 metri cubi nel sito di cava Femar, che si trova nel territorio comunale di Viggiù, in provincia di Varese. In data 28 aprile 2014, RFI, in qualità di soggetto aggiudicatore, ha inviato il progetto esecutivo agli enti competenti. L'impresa ICS Grandi Lavori, quale appaltatore, progettista e titolare del PGTR, ha elaborato la revisione D dello stesso piano e il Piano di gestione e recupero dello smarino di galleria e, infine, ha provveduto all'invio di tale documentazione a tutti gli enti interessati dall'intervento.

Il 5 giugno del 2014 è stata convocata la Conferenza dei servizi. Conclusa detta Conferenza e ottenuti i pareri relativi, fra cui quello della Regione Lombardia, in data 12 settembre 2014, e quello del Ministero per i beni e le attività culturali, in data 30 settembre 2014, il citato progetto esecutivo in variante è stato sottoposto al CIPE e approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, nella seduta del 10 novembre scorso, quindi pochi giorni fa. Non appena sarà pubblicata la delibera del CIPE (presumibilmente entro fine anno), potranno riprendere i lavori, la cui durata, da progetto, è prevista entro due anni. Il Ministro ha inoltre chiesto all'amministratore di RFI di individuare soluzioni, con il coinvolgimento degli enti locali, che consentano di ridurre i tempi di realizzazione.

Infine, per completezza d'informazione, faccio presente che le problematiche emerse in merito al conferimento dei materiali provenienti dalla realizzazione delle opere relative alla nuova infrastruttura ferroviaria hanno determinato, in fase di esecuzione dei lavori, la necessità di realizzare il rimodellamento morfologico di due aree limitrofe alla linea stessa e quindi di revisionare gli originari criteri di gestione delle terre e rocce da scavo da movimentare nell'ambito dei lavori d'appalto.

CROSIO (*LN-Aut*). Signor Vice Ministro, non sono soddisfatto della risposta perché, ancora una volta, nella vicenda in esame emerge l'inefficienza italiana nella realizzazione delle opere pubbliche: che si tratti del Nord o del Sud del Paese, ci troviamo troppo spesso nelle medesime condizioni. Mi viene un po' da ridere, perché l'opera di cui stiamo parlando è divisa in due parti, una da realizzarsi nel nostro Paese e un'altra da realizzarsi nella Confederazione elvetica, i cui lavori sono già terminati. Non è che il Padreterno abbia deciso di fermare le rocce o le terre contenenti arsenico alla dogana: esse continuano infatti su entrambi i lati. Chi ha realizzato la fase di progetto nella Confederazione elvetica aveva però previsto, conformemente a ciò che dicono tutti i trattati di geologia, che ci fosse una possibilità non remota di trovare, dalla Piana del Vedeggio a scendere, delle terre di scavo contenenti arsenico. Tutto ciò era dunque stato previsto a progetto.

Il paradosso arriva al punto che le terre scavate nella Confederazione elvetica non sono state smaltite nel suolo elvetico, ma sono state portate nella stessa cava in cui le porteremo noi. Ma mentre noi lo dobbiamo ancora fare, nella Confederazione elvetica lo hanno già fatto un anno fa, tanto che per la tratta di loro competenza i binari sono già terminati, laddove da noi c'è ancora lo scavo in trincea. Ciò è accaduto perché, malgrado le nostre sollecitazioni e sebbene la Regione Lombardia e l'ARPA Lombardia abbiano svolto i loro compiti abbastanza bene (anche se si sarebbe potuto fare di meglio), una volta che la questione è arrivata al CIPE sono stati impiegati mesi e mesi nelle trattative e nelle caratterizzazioni. Il tutto per arrivare alla situazione odierna, in cui si dice che i lavori andranno avanti ma con quattro anni di ritardo; questo per completare un'opera fondamentale, adduttrice al Gottardo e strategica per tutto il Paese. È un paradosso: mai come in quest'opera si vede purtroppo l'inefficienza del

nostro sistema Paese. Si tratta peraltro delle stesse imprese che quando vanno a lavorare all'estero brillano per efficienza.

C'è però un altro problema, signor Vice Ministro: non siamo certi che l'opera andrà avanti, visto che, in data 30 aprile del 2013, l'impresa ICS Grandi Lavori ha presentato di fronte al tribunale di Roma la richiesta di rescissione del contratto a Rete ferroviaria italiana (RFI), per decorrenza dei termini. Speriamo che tutto vada bene, ma siamo molto scettici. Voglio inoltre ricordare che in questo momento abbiamo un territorio diviso in due e addirittura dei Comuni divisi in due a causa dello scavo in trincea, per cui non si può passare da una parte all'altra. Ciò comporta degli enormi disagi, oltre alla pessima figura fatta in ambito internazionale.

Ringrazio dunque il rappresentante del Governo della sua risposta, ma non sono soddisfatto di come sono andate le cose. Non si può nominare commissario in Ferrovie una persona che non sa neanche di cosa si sta parlando e non andare al CIPE a puntare i piedi, per chiedere di emanare la delibera, spiegando che è tutto a posto e che si devono realizzare le opere. Speriamo bene: garantisco comunque al rappresentante del Governo che vigileremo e non molleremo la presa.

PRESIDENTE. Seguono le interrogazioni 3-01091, del senatore Margiotta, e 3-01113, della senatrice Cantini, cui il vice ministro Nencini risponderà congiuntamente, in quanto vertono su analogo argomento.

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, al riguardo, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) informa che sta procedendo con un piano di interventi pianificati per adeguare progressivamente l'accessibilità alle stazioni, sia presenziate che non, in base alle specifiche tecniche di interoperabilità. Inoltre, in base alle attuali condizioni di accessibilità degli impianti e di traffico, sempre RFI svolge il servizio di assistenza alle persone a ridotta mobilità per l'accesso ai treni in 264 stazioni della rete, come indicato nella propria Carta dei servizi.

Il presidio del servizio di assistenza è svolto attraverso le Sale Blu di RFI, presenti in 14 stazioni principali della rete, definite Stazioni Master (Torino Porta Nuova, Milano Centrale, Genova Piazza Principe, Verona Porta Nuova, Venezia Santa Lucia, Trieste Centrale, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Roma Termini, Ancona, Napoli Centrale, Bari Centrale, Reggio Calabria Centrale, Messina Centrale). Le Sale Blu sono aperte tutti i giorni, festivi compresi, dalle ore 6,45 alle ore 21,30 e si occupano di coordinare e gestire il servizio di assistenza nelle stazioni della giurisdizione territoriale di competenza.

Tale servizio viene prestato ai viaggiatori di qualsiasi impresa ferroviaria e si può attivare direttamente presso il circuito delle Sale Blu, con chiamata telefonica, via *e-mail* o attraverso l'impresa ferroviaria con cui si viaggia. Le procedure di dettaglio e le condizioni per accedere al servizio sono pubblicate, sia in lingua italiana che in lingua inglese, anche sul sito *web* di RFI alla sezione «accessibilità stazioni».



Per quanto riguarda i termini di preavviso della richiesta del servizio, RFI garantisce condizioni di maggiore favore nei confronti delle persone a ridotta mobilità rispetto a quanto stabilito dal Regolamento (CE n. 1371/2007), il quale prevede almeno 48 ore di anticipo per la prenotazione. Infatti, nelle 14 stazioni principali e in ulteriori 15 (Venezia Mestre, Padova, Milano Porta Garibaldi, Milano Porta Garibaldi Sotterranea, Torino Porta Susa, Genova Brignole, Genova Piazza Principe Sotterranea, Bologna Centrale AV, Pisa Centrale, Roma Tiburtina, Fiumicino Aeroporto, Civitavecchia, Napoli Piazza Garibaldi, Salerno e Palermo Centrale) è prevista una sola ora di preavviso per la richiesta del servizio. In tutte le altre stazioni del circuito, sono sufficienti 12 ore di preavviso richiedendo il servizio telefonicamente durante l'apertura delle Sale Blu e 24 ore per le richieste via *e-mail*.

Va infine evidenziato che il servizio di assistenza registra un continuo incremento di richieste: nel 2012 il numero complessivo di interventi è stato di circa 180.000; nel 2013 si è registrato un incremento del 20 per cento, raggiungendo i 215.000 interventi e, per il 2014, le proiezioni prevedono il raggiungimento di 250.000 servizi. Una percentuale decisamente molto più alta rispetto a due anni fa e anche allo scorso anno. Inoltre, nell'ottica del costante miglioramento dei servizi offerti all'utenza, RFI ha assunto l'impegno, anche d'intesa con le associazioni dei consumatori, di un progressivo incremento del numero delle stazioni abilitate al servizio di assistenza.

RFI riferisce, inoltre, che il servizio di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità – il quale comprende, fra l'altro, l'accoglienza in partenza e arrivo in stazione, l'accompagnamento al treno, la salita e la discesa con sedia a rotelle o carrello elevatore, servizio gratuito di portabagagli a mano – è garantito anche nella stazione di Potenza centrale.

Per quanto riguarda, infine, l'attraversamento a raso dei binari, in relazione alle norme vigenti, è disciplinato da procedure per la sicurezza che non prevedono l'attraversamento autonomo delle persone. L'indebito e pericoloso attraversamento dei binari pertanto viene sanzionato dalle autorità di Polizia competenti. Pertanto, in base a quanto stabilito dal decreto del Presidente della Repubblica n. 503 del 1996, il disabile su sedia a ruote può utilizzare i passaggi di servizio a raso purché accompagnato da personale di stazione appositamente autorizzato.

CANTINI (PD). Signor Presidente, mi dichiaro soddisfatta della risposta ma chiederei sia al Vice Ministro che a lei, Presidente, poiché tutta la questione si riassume nel piano che RFI sta predisponendo per l'adeguamento strutturale delle stazioni in ordine all'implementazione del servizio di assistenza delle persone che viaggiano e sono soggetti disabili con problemi soprattutto motori, di intervenire sul merito della questione. Indubbiamente la crescita delle richieste di servizio rappresenta un elemento positivo e dà il senso della forte domanda presente sul territorio da parte di persone disabili, soprattutto giovani cresciuti all'interno di comunità nelle quali, per fortuna, fino a quando non sono divenuti maggiorenni

hanno usufruito di servizi di assistenza e accompagnamento sia in ambito scolastico che lavorativo.

Oggi costoro si presentano con richieste molto forti, supportate, come ha detto il Vice Ministro, da regolamentazioni di carattere nazionale ed europeo piuttosto stringenti. Credo, e concludo, che l'assetto fondamentale sul quale dobbiamo concentrarci sia l'adeguamento delle stazioni. È infatti la parte strutturale che impedisce a tutti i supporti, sia di carattere sociale presenti sul territorio che familiari, di rendere in parte quel servizio che nelle grandi stazioni, con le Sale blu e non solo, viene effettuato da personale delle ferrovie. Gli adeguamenti molto spesso possono consistere in piccoli interventi. In questo caso si tratta di entrare nel merito e verificare in questa sede il Piano di adeguamento strutturale delle stazioni cui faceva riferimento il Vice Ministro. Per questo chiediamo che esso possa essere esaminato e discusso in maniera approfondita dinanzi alla Commissione.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 9,25.*

ALLEGATO

**INTERROGAZIONI**

GATTI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

la proposta di Piano nazionale degli aeroporti elaborata da ENAC nel 2012, e presa a base dal Governo ai fini della definitiva approvazione, prevede una forte crescita del traffico passeggeri per il nostro Paese, con «il possibile raddoppio del traffico entro il 2030»;

il tasso medio di crescita annua stimato dall'ENAC per la rete aeroportuale italiana è del 3,2 per cento nel periodo 2011-2030;

sulla base di tali previsioni, l'ENAC ha sviluppato un'analisi sulla situazione delle infrastrutture aeroportuali, sui loro problemi e sulle loro potenzialità nelle principali macroaree italiane, individuando i principali obiettivi di sviluppo in un quadro di definizione dei profili funzionali a partire dalla rete strategica;

in tale contesto, per quanto riguarda la macroarea del Centro Nord, si evidenzia per la Toscana la necessità di attivare forme di collaborazione e di integrazione fra gli scali di Pisa e di Firenze, anche per far fronte ad una domanda di crescita del traffico aereo che dovrebbe salire dagli attuali 6,5 milioni di passeggeri fino a un massimo di 12,5 milioni nel 2030;

sulla base di tale previsione si motiva per la realtà di Firenze la necessità di realizzare un sostanziale adeguamento strutturale con una nuova pista in grado di assorbire il traffico aggiuntivo; in questa ottica la società di gestione dell'aeroporto di Firenze ha avanzato la proposta di realizzare una infrastruttura di 2.400 metri con un investimento stimato di 250 milioni, sostenuto in parte rilevante dal finanziamento pubblico;

tuttavia i dati più recenti sul traffico passeggeri in Italia non sembrano confermare le stime di crescita indicate nel Piano. Infatti, in base agli ultimi rapporti annuali ENAC, nel 2012 il numero di passeggeri complessivo del sistema aeroportuale italiano ha registrato una flessione pari all'1,3 per cento (circa 146 milioni di passeggeri), rispetto all'anno precedente; tendenza confermata nel 2013 con un calo dell'1,7 per cento (circa 143,5 milioni di passeggeri);

si tratta, come si vede, di uno scostamento assai significativo rispetto alle previsioni sopra richiamate;

nelle comunicazioni sulle linee programmatiche di fronte alla 8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato del 26 marzo 2014, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha segnalato la necessità di realizzare collegamenti dell'alta velocità con i maggiori aeroporti strategici, rilevando che in proposito sono in corso anche contatti con Ferrovie dello Stato SpA;

in base a notizie di stampa, l'integrazione dell'Hub aeroportuale di Fiumicino con l'alta velocità rientrerebbe anche nelle intese tra Governo, Alitalia ed Etihad in corso, con l'obiettivo di sviluppare e concentrare più flussi di traffico nel principale scalo del Paese, obiettivo che, se realizzato, non potrà che avere una notevole incidenza nei volumi di traffico che riguardano la macroarea del Centro Nord,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo ritenga, nell'ambito del processo di predisposizione, ancora in corso, del piano nazionale degli aeroporti, opportuno richiedere ad ENAC un aggiornamento della sua proposta del 2012, che prenda in considerazione le novità intercorse e che valuti la congruità e la sostenibilità degli investimenti ipotizzati nella proposta in relazione ai possibili cambiamenti nelle previsioni dei flussi di traffico;

se, in particolare, risulti giustificabile un investimento sostenuto dal contributo pubblico nell'aeroporto di Firenze, in considerazione del fatto che, in caso di realizzazione del collegamento diretto dell'alta velocità con l'aeroporto di Roma-Fiumicino, l'area del capoluogo toscano, raggiungibile in treno dallo scalo aeroportuale in circa 1,5 ore, potrebbe essere agevolmente ricompresa, di fatto, nel bacino di utenza di tale aeroporto.

(3-01084)

*CROSIO. – Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. –* Premesso che:

nell'ambito dell'accordo italo-svizzero per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Varese attuativo della convenzione bilaterale firmata a Basilea il 2 novembre 1999 ed inserito nell'APO Malpensa, è stato approvato il progetto del collegamento ferroviario tra Arcisate e Stabio che consiste nella realizzazione di un nuovo raccordo a due binari di connessione tra la linea Varese-Porto Ceresio e il tronco ferroviario Stabio-Mendrisio in territorio elvetico;

il progetto prevede inoltre il raddoppio e la riqualificazione della tratta ferroviaria esistente Arcisate-Induno Olona, la realizzazione di una nuova fermata al confine di Stato (in località Gaggiolo, nel comune di Cantello) e il ripristino del ramo Porto Ceresio-Arcisate con la realizzazione di una nuova fermata in comune di Besano;

il raccordo ferroviario Arcisate-Stabio si pone a servizio di un territorio dove vivono circa 600.000 persone con continui spostamenti tra la frontiera italiana e quella svizzera e rende attivabili collegamenti transfrontalieri tra Varese e Lugano, tra Varese e Como, e collegamenti a lunga percorrenza tra il Canton Ticino e l'aeroporto di Malpensa;

i lavori sono iniziati nel maggio del 2009 ma, a distanza di 4 anni, il cantiere italiano è fermo, tra problemi burocratici, economici e ambientali;

da quanto riporta il «Giornale del Ticino», al momento, nonostante l'impegno profuso in primis dalla Regione Lombardia, ma anche da Rete ferroviaria italiana (RFI) e dal gruppo Claudio Salini, in considerazione

degli innumerevoli rinvii alla ripresa dei lavori che perdurano da oltre 3 anni, con conseguente abnorme difficoltà ormai non più gestibile di tutti gli attori partecipanti alla realizzazione di una così importante opera pubblica (banche, fornitori, subappaltatori, eccetera), l'impresa esecutrice dei lavori conferma che «non sussistono più le condizioni per una prosecuzione del rapporto di lavoro», in quanto sono scaduti i termini di cui all'accordo sottoscritto il 19 febbraio 2014, senza che siano arrivate entro il 30 settembre le autorizzazioni amministrative per procedere con il riavvio della totalità delle opere dell'appalto;

il progetto è di grande rilievo sia nazionale che internazionale, visto che la nuova linea passeggeri fa parte del rafforzamento dei collegamenti tra Italia e Svizzera inserito all'interno delle reti Ten-T, in particolare del corridoio Genova-Rotterdam. Si tratta di un collegamento con direttrici di traffico a valenza internazionale (Gottardo e Sempione) e quindi opportunità di collegamento tra l'Italia e le città della Svizzera occidentale (Losanna, Ginevra e Berna) ed orientale (Lugano) con interscambio nella stazione di Gallarate (Varese); il raccordo permette l'istituzione di relazioni viaggiatori dirette tra l'aeroporto di Malpensa e le città della Svizzera meridionale e centrale, attraverso le linee Gallarate-Milano e Milano-Saronno-Malpensa della società FNM;

nel corso degli anni il cantiere ha purtroppo subito numerosi fermi, causando incertezza ai lavoratori coinvolti e gravi disagi alla popolazione della Valceresio interessati dall'opera; la popolazione locale è in protesta in quanto deve affrontare i disagi dei lavori fermi e il disappunto delle autorità svizzere; le amministrazioni locali hanno ripetutamente segnalato alle diverse autorità coinvolte l'esasperazione dei cittadini;

uno dei problemi maggiori è stata la presenza di materiale inquinante nelle terre, come ad esempio l'arsenico, che ha reso impossibile il conferimento delle terre e rocce da scavo nel sito inizialmente previsto dalla ditta esecutrice, ICS Salini, che in data 30 aprile 2013 ha presentato di fronte al tribunale di Roma richiesta di rescissione del contratto a Rete ferroviaria italiana. Le indagini condotte nell'estate 2013 dalla Regione ed ARPA, con il supporto di Rete ferroviaria italiana, hanno consentito l'individuazione di due nuovi siti di stoccaggio delle terre di risulta nelle località di Arcisate e Viggiù;

la struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha prospettato un iter amministrativo lunghissimo per l'approvazione di una variante progettuale per lo smaltimento delle terre e rocce da scavo nei due nuovi siti, ai fini della riapprovazione del progetto dal CIPE;

in data 22 ottobre 2013 è stato sottoscritto tra Regione, ICS e RFI un «protocollo di intenti» al fine di risolvere la situazione di stallo; a tale protocollo ha fatto seguito l'accordo siglato tra RFI appaltatore e Regione Lombardia in data 19 febbraio 2014, utile a chiudere il contenzioso avanzato dall'impresa e procedere con le lavorazioni ed il ripristino delle viabilità interrotte;

in data 12 settembre 2014 la Regione ha approvato il progetto di individuazione dei nuovi siti di stoccaggio delle terre di risulta;

la conseguente delibera del CIPE circa il provvedimento relativo ai siti di stoccaggio definitivi è fondamentale per la ripresa a pieno regime delle attività di scavo, la prosecuzione dei lavori e l'attivazione della linea, attualmente prevista per giugno 2016;

ulteriori rinvii dell'esecuzione delle opere causerebbero un aggravio dei disagi sofferti dalla popolazione e ritarderebbero il completamento di una tratta ferroviaria ampiamente riconosciuta come fondamentale per i collegamenti Italia-Svizzera,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda appurare i motivi che hanno impedito fino ad oggi la deliberazione del CIPE che era prevista inizialmente per il mese di settembre e che tiene bloccata la conclusione dei lavori e la messa in esercizio del tratto italiano della linea Arcisate-Stabio;

quali interventi urgenti intenda adottare per dare attuazione concreta al progetto di individuazione dei siti di conferimento delle terre e rocce da scavo approvato dalla Regione, in data 12 settembre 2014, e porre fine ai disagi cui è sottoposta la popolazione dei comuni interessati dall'opera.

(3-01343)

MARGIOTTA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, recante «Nuove forme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto», all'art. 21 recita: «Nelle stazioni e fermate è vietato alle persone estranee al servizio l'attraversamento dei binari. Ove non esistano appositi soprapassaggi o sottopassaggi, l'attraversamento è ammesso solo nei punti stabiliti e attenendosi alle avvertenze specifiche. È vietato, comunque, attraversare un binario quando sullo stesso stia sopraggiungendo un treno o una locomotiva od altro materiale mobile»;

a più riprese (ed in particolare con la legge n. 41 del 28 febbraio 1986, il decreto del Presidente della Repubblica n. 503 del 24 luglio 1996, la legge n. 104 del 5 febbraio 1992), anche in considerazione del principio costituzionale di «accessibilità», intesa quale requisito per lo sviluppo della persona umana (sin dall'articolo 3 della Carta costituzionale rubricato: «È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che, limitando, di fatto, le libertà e l'uguaglianza dei cittadini, impediscono il primo sviluppo della persona umana»), il nostro ordinamento è intervenuto sul tema dell'abbattimento delle barriere architettoniche;

in particolare, il decreto del Presidente della Repubblica n. 503 del 24 luglio 1996 recante «Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici» – pubblicato nella Serie Ordinaria della Gazzetta Ufficiale 27 settembre 1996, n.

227, all'art. 25 rubricato «Treni, stazioni, ferrovie», recita: «Le principali stazioni ferroviarie devono essere dotate di passerelle, rampe mobili o altri idonei mezzi di elevazione al fine di facilitare l'accesso alle stesse ed ai treni alle persone con difficoltà di deambulazione» (e ancora che) «... In assenza di rampe, ascensori, o altri impianti necessari per un trasferimento da un marciapiede ad un altro, il disabile su sedia a ruote può utilizzare i passaggi di servizio a raso purché accompagnato da personale di stazione appositamente autorizzato, ad integrazione di quanto previsto dall'art. 21 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753»;

la presenza in diverse stazioni ferroviarie del nostro Paese di sopra-passaggi o sottopassaggi privi di ascensori o sistemi di ausilio alla salita e alla discesa delle rampe rende oggettivamente impossibile la fruizione di tali percorsi da parte di soggetti con mobilità ridotta per patologia o anzianità anagrafica (oltre che certamente ai disabili su sedia a ruote);

le cosiddette «Sale blu» (punto di riferimento per l'assistenza nelle stazioni) sono materialmente presenti solo in un numero limitato di stazioni del nostro Paese e per altre stazioni facenti parte del «circuito» di queste Sale (ma prive di una sede fisica delle stesse) la richiesta di assistenza (alla sede-Sala blu più vicina) deve essere inviata almeno 12 ore prima, preferibilmente via e-mail (circostanze in virtù delle quali il servizio in questione può essere idoneo al più per un accesso a treni in viaggi programmati e non per una misura universale di accessibilità all'interno delle stazioni);

particolarmente critica è la situazione in cui versa la stazione di Potenza Centrale, dove la totale assenza di ascensori o di altri sistemi d'ausilio per l'accesso ai sottopassaggi rende di fatto totalmente inaccessibili i sottopassaggi ai soggetti con mobilità ridotta per patologia o anzianità anagrafica, costringendoli ad utilizzare le cosiddette passerelle (o attraversamenti a raso), ovvero i punti stabiliti in cui è consentito l'attraversamento dei binari, e nella quale non esiste una «Sala blu», ma solo l'appartenenza al Circuito dei servizi di assistenza Sale Blu (con gli evidenti limiti segnalati);

l'attraversamento delle suddette passerelle, oltre a mettere a rischio l'incolumità dei soggetti che si trovino ad usufruirne, li espone anche alla rilevazione di verbali e sanzioni da parte del personale della Polizia ferroviaria per la presenza in stazione di sottopassaggi (pure non associati a rampe mobili o altri idonei mezzi di elevazione),

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di doversi attivare con la massima sollecitudine per favorire la dotazione della stazione ferroviaria di Potenza Centrale di un sistema di ascensori/rampe mobili che consenta anche ai soggetti con mobilità ridotta di poter liberamente accedere ai binari, usufruendo dei sottopassaggi;

se non ritenga che la disposizione di cui all'art. 21 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 (come integrata dal decreto del Presidente della Repubblica n. 503 del 24 luglio 1996) – anche alla luce dell'ormai comune sensibilità nei riguardi della necessità del su-

peramento di barriere architettoniche e del tema dell'accessibilità a luoghi privati, pubblici ed in particolari centri di servizi quale quelli di trasporto – non debba essere correttamente intesa, interpretata, quindi resa applicabile dalle forze dell'ordine, come la possibilità, ove non esistano appositi soprapassaggi o sottopassaggi integrati con sistemi di ausilio alla piena accessibilità (quali ascensori e infrastrutture di sollevamento di persone e cose) a marciapiedi e binari, di poter attraversare i binari da parte di tutte le categorie di persone con mobilità ridotta (tra questi, le persone anziane) nei soli punti stabiliti (attraversamenti a raso/passarelle) e attenendosi alle avvertenze specifiche.

(3-01091)

CANTINI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

il regolamento (CE) n. 1371/2007 stabilisce i diritti fondamentali dei passeggeri nel trasporto ferroviario e impone una serie di obblighi alle società ferroviarie in materia di responsabilità verso i loro clienti;

in particolare, l'articolo 21 prevede che le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni siano tenuti a garantire alle persone con disabilità o a mobilità ridotta l'accessibilità alle stazioni, alle banchine, al materiale rotabile e agli altri servizi alle persone;

l'articolo 22 dispone che, in caso di partenza, transito o arrivo di una persona con disabilità o una persona a mobilità ridotta in una stazione ferroviaria dotata di personale, il gestore della stazione è tenuto a fornire gratuitamente a tale soggetto l'assistenza necessaria per salire o scendere dal treno per cui ha acquistato un biglietto;

infine, l'articolo 23 dispone che le imprese ferroviarie sono tenute a fornire gratuitamente alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta assistenza sia a bordo del treno che per salire e scendere;

l'art. 16 del decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 6 maggio 2014 n. 103 e recante la «Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n.1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario»), prevede, inoltre, che le imprese ferroviarie ed i gestori di stazione, entro 60 giorni dall'entrata in vigore del decreto, sono tenuti a dare comunicazione all'organismo di controllo delle norme di accesso non discriminatorie adottate per garantire il diritto di trasporto di persone con disabilità e persone a mobilità ridotta. Per ogni singolo caso di inosservanza degli obblighi previsti dalle disposizioni di cui agli articoli 19, paragrafo 2, 20, 21, paragrafo 2, 22, paragrafi 1 e 3, 23, paragrafo 1, 24 e 25, del regolamento (CE) n. 1371/2007 concernenti le prenotazioni e le vendite dei biglietti, le informazioni, l'accessibilità al trasporto ferroviario, l'assistenza nelle stazioni e l'assistenza a bordo di persone con disabilità e persone a mobilità ridotta, le imprese ferroviarie, i gestori di stazione, il venditore di biglietti o il tour operator in ragione dei rispettivi obblighi sono soggetti al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da 200 a 1.000 euro;



lo stesso articolo, al comma 3, pur contemperandole con le decisioni del contratto di programma e il piano pluriennale di interventi per l'accessibilità delle stazioni, dispone sanzioni nel caso di mancato o non conforme adeguamento alle STI (specifiche tecniche di interoperabilità) previste a tutela dell'accessibilità delle stazioni, delle banchine, del materiale rotabile e degli altri servizi alle persone a mobilità ridotta;

l'articolo 25 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, prevede che le principali stazioni ferroviarie devono essere dotate di passerelle, rampe mobili o altri idonei mezzi di elevazione al fine di facilitare l'accesso alle stesse ed ai treni alle persone con difficoltà di deambulazione;

considerato che:

il superamento delle barriere architettoniche nelle stazioni appare ancora una problematica di grande attualità essendo ancora molte le stazioni presenti sull'intero territorio nazionale prive di strutture per l'accesso diretto ai disabili;

in particolare, per quanto riguarda il servizio erogato, Rete ferroviaria italiana informa che l'organizzazione viene coordinata da 14 «sale blu» presenti nelle principali stazioni ferroviarie, le quali gestiscono l'assistenza nell'ambito di un circuito di 260 stazioni;

è evidente che un siffatto scarso numero di «sale blu» è del tutto insufficiente a garantire assistenza in tutte le stazioni presenti nel Paese, limitando di fatto la libertà delle persone con mobilità ridotta;

considerato, inoltre che:

l'articolo 25 del decreto del Presidente della Repubblica n. 503 del 1996 al comma 7 stabilisce che «le norme del presente regolamento non sono vincolanti per gli edifici e per gli impianti delle stazioni e delle fermate impresenziate, sprovviste cioè di personale ferroviario sia in via temporanea che in via permanente»;

la Federazione italiana per il superamento dell'handicap (FISH) in un documento del 21 ottobre 2011 intitolato «Trasporto ferroviario in Italia per i passeggeri con disabilità» afferma che: «Per quanto analizzato nei regolamenti degli enti gestori, appare evidente che attualmente il trasporto ferroviario per i PRM sia un "servizio su richiesta sub iudice" e quindi non necessariamente garantito: in linea di principio, per poter viaggiare un PRM deve formulare una richiesta di assistenza all'ente gestore, il quale si riserva di valutare se nella tratta richiesta dal PRM sussistano le condizioni strutturali (accessibilità delle stazioni e dei treni) e di servizio (presenza di personale di assistenza) per accettare la richiesta di viaggio del PRM stesso. Per il PRM, quindi, non esiste la certezza del diritto di poter compiere un qualsivoglia viaggio in treno. Infatti il PRM deve essere conscio che la sua richiesta verrà vagliata e potrebbe anche essere rifiutata. In assenza della certezza del diritto al viaggio, la possibilità per il PRM di prendere un treno è subordinata a valutazioni dell'ente gestore, la cui discrezionalità risulta potenzialmente assai ampia e difficilmente sindacabile. La vera sfida per le associazioni delle persone con disabilità è nel trasformare la concezione del trasporto ferroviario da "servizio su ri-

chiesta sub judice" a "servizio a accesso diretto", come accade per qualsiasi passeggero»;

considerato inoltre che la Convenzione dell'ONU sui diritti delle persone con disabilità, ratificata dal Parlamento italiano con legge del 3 marzo 2009, n. 18, all'articolo 9 indica come dovere degli Stati l'adozione di misure adeguate a garantire alle persone con disabilità, su base di uguaglianza con gli altri l'accesso ai trasporti, sia nelle aree urbane che in quelle rurali al fine di consentire alle persone con disabilità di vivere in maniera indipendente e di partecipare pienamente a tutti gli aspetti della vita,

si chiede di sapere:

se e quali iniziative di competenza il Ministro in indirizzo intenda adottare per verificare quante siano ad oggi le stazioni non fruibili da persone con disabilità o a mobilità ridotta e quali siano gli intendimenti dei gestori per renderle accessibili in tempi rapidi a tali cittadini;

se non ritenga opportuno prevedere a carico di tutte le stazioni ferroviarie presenti sul territorio, nonché alle fermate «impresenziate», l'obbligo di dotarsi di infrastrutture atte a facilitare l'accesso alle stazioni e ai treni da parte delle persone con difficoltà di deambulazione;

se non ritenga opportuno e necessario attivarsi affinché sia nell'ambito del contratto di programma con Rete ferroviaria italiana sia attraverso ulteriori iniziative vengano previsti interventi volti all'adeguamento delle stazioni ferroviarie presenti sull'intero territorio nazionale, sia per ciò che riguarda la parte infrastrutturale sia relativamente a tutti i servizi che lo Stato è tenuto ad assicurare ai cittadini disabili.

(3-01113)



