

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale. Atto n. 173 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	104
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	111

INTERROGAZIONI:

5-04329 Moretto: Istituzione della fermata di Portogruaro nel collegamento ferroviario ad alta velocità Trieste-Roma	111
ALLEGATO 1 (<i>Testo della risposta</i>)	114
5-05250 Catalano: Adozione di strumenti volti a facilitare la mobilità delle persone con disabilità	112
ALLEGATO 2 (<i>Testo della risposta</i>)	115
5-05425 Crivellari: Riduzione da parte di Trenitalia dei servizi di trasporto ferroviario nella regione Veneto.	
5-05498 Narduolo: Ipotesi di soppressione di alcune tratte ferroviarie in Veneto	112
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	116
5-05479 De Lorenzis: Gestione della società Ferrovie Appulo Lucane (FAL), anche con riguardo alle modalità di selezione del personale	112
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	117

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 18 giugno 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.45.

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale.

Atto n. 173.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Vincenzo GAROFALO (AP) *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare lo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale. Ricorda che lo schema è adottato ai sensi dell'articolo 698 del codice della navigazione, che, nel testo modificato dal decreto legislativo n. 151 del 2006, prevede espressamente l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale in

quanto nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato. L'individuazione è rimessa a un decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione in Consiglio dei ministri, d'intesa con la Conferenza Stato-regioni, sentita l'Agenzia per il demanio e previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, da esprimere entro trenta giorni dall'assegnazione. I parametri fissati dalla norma per l'individuazione degli aeroporti sono le dimensioni e la tipologia di traffico, l'ubicazione territoriale, il ruolo strategico e le previsioni dei progetti europei TEN-T. Sottolinea che il provvedimento che giunge all'esame della Commissione ha avuto una genesi complessa. L'iter di adozione del piano ha preso avvio con la presentazione il 29 gennaio 2013, da parte del Ministro delle Infrastrutture e trasporti, di un atto di indirizzo. Sul l'atto di indirizzo è stato avviato un confronto con le regioni. Sul processo di adozione del piano nazionale, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha poi svolto un'informativa al Consiglio dei ministri nella riunione del 17 gennaio 2014. Lo schema di piano nazionale degli aeroporti, è stato quindi approvato dal Consiglio dei ministri in via preliminare lo scorso 30 settembre. L'intesa in sede di Conferenza Stato-regioni è stata raggiunta il 19 febbraio 2015 e il Consiglio di Stato ha espresso il parere di competenza lo scorso 23 aprile.

Rileva che questa genesi complessa si riflette sul testo all'esame della Commissione. Infatti la Commissione è formalmente chiamata ad esprimersi sul testo deliberato in via preliminare dal Consiglio dei ministri nella seduta del 30 settembre e composto da un articolo unico suddiviso in dieci commi. Il Governo ha però trasmesso alle Camere, unitamente a questo testo anche un ulteriore testo, composto da un articolo unico suddiviso in tredici commi, che, secondo quanto si legge nella lettera di trasmissione, è stato predisposto «a fini collaborativi». Osserva che in realtà il secondo testo, più ampio, risulta dal confronto che si è svolto in sede di Conferenza Stato-Regioni; è su tale testo

che è stato quindi acquisito il parere del Consiglio di Stato e ad esso fanno riferimento la relazione illustrativa e le altre previste. Fa presente che, sulla questione, nella seduta della Commissione Lavori pubblici e comunicazioni del Senato del 10 giugno scorso, dedicata all'esame del provvedimento, è intervenuto il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, che ha dichiarato che, ai fini della deliberazione definitiva dell'atto, il Governo intende assumere il secondo testo composto da tredici commi. In proposito chiede quindi al rappresentante del Governo, ai fini della predisposizione della proposta di parere, di confermare anche in questa sede l'orientamento esposto al Senato e in particolare, anche ai fini della predisposizione del parere della Commissione, di precisare che il testo che il Ministro proponente presenterà in Consiglio dei ministri per l'approvazione definitiva sarà elaborato sulla base del secondo testo trasmesso e delle modifiche eventualmente derivanti dai pareri delle competenti Commissioni parlamentari.

Fa presente che nella relazione in ogni caso si soffermerà in primo luogo sul testo formalmente trasmesso alle Camere per il parere (quello composto da dieci commi) e che, dopo aver fatto ciò, illustrerà le differenze presenti nel testo composto da tredici commi.

I commi 1 e 2 dell'articolo unico individuano trentotto aeroporti di interesse nazionali, suddivisi in undici bacini territoriali di traffico. All'interno dei trentotto aeroporti di interesse nazionale sono individuati dodici aeroporti che rivestono una particolare rilevanza strategica. Nel fare ciò, il Piano, oltre alla normativa comunitaria e nazionale in materia, tiene conto di una serie di atti preparatori, tra cui, principalmente, gli indirizzi contenuti nell'11° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) e l'Atto di pianificazione allegato allo schema stesso, il quale a sua volta, si basa sulla proposta di piano nazionale degli aeroporti presentata nel 2012 dall'ENAC e richiamata in premessa. Come indicato in premessa allo schema, i bacini territoriali

di traffico sono stati individuati secondo due criteri: la divisione dell'Italia nelle cinque aree sovraregionali Nord-Ovest; Nord-Est; Centro; Sud ed Isole e, all'interno di tali aree, l'individuazione di bacini di traffico omogeneo, considerando una distanza massima di due ore di percorrenza in auto da un aeroporto di particolare rilevanza strategica. All'interno di ciascun bacino territoriale di traffico, è stato individuato di norma un solo aeroporto di rilevanza strategica. La qualificazione di importanza strategica è stata attribuita considerando in primo luogo l'inserimento nella rete centrale transeuropea (*core network*) e, nel caso di più aeroporti appartenenti a tale rete e presenti nello stesso bacino, privilegiando gli scali intercontinentali (è il caso di Milano Malpensa). Nel caso di mancanza di aeroporti appartenenti alla rete centrale transeuropea, si è scelto all'interno del bacino l'aeroporto appartenente alla rete globale transeuropea (*comprehensive network*) con maggiore traffico. Alla regola per cui ciascun bacino ha un solo aeroporto di rilevanza strategica fa eccezione il bacino Centro-Nord, nel quale ne sono stati individuati, in base alle caratteristiche morfologiche del territorio e ai dati di traffico, due: l'aeroporto di Bologna e il sistema aeroportuale Pisa/Firenze. Ritiene opportuno evidenziare subito che nel secondo testo anche per il bacino di traffico Nord-Ovest sono stati individuati due aeroporti di particolare rilevanza strategica, in quanto a Milano Malpensa è stato aggiunto Torino. La considerazione dell'aeroporto di Torino come aeroporto di particolare rilevanza strategica è subordinata alla condizione che si realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra Torino e Milano, un sistema di alleanze con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa, finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco dei due aeroporti e dell'intero bacino.

Passando alla individuazione, per i singoli bacini, degli aeroporti di interesse nazionale e di quelli di particolare rilevanza strategica, si segnala che per il bacino Nord-Ovest risulta strategico l'aer-

roporto di Milano-Malpensa (che fa parte della rete centrale transeuropea), mentre sono di interesse nazionale Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova (anch'essi tutti presenti nella rete centrale), nonché Brescia (presente nella rete globale transeuropea) e Cuneo. Osserva, come già segnalato, che nel secondo testo anche l'aeroporto di Torino è qualificato come aeroporto di particolare rilevanza strategica. Nel bacino Nord-Est risulta strategico l'aeroporto di Venezia (presente nella rete centrale) mentre sono di interesse nazionale Verona, Trieste, Treviso (tutti presenti nella rete globale). Nel bacino Centro-Nord risultano strategici l'aeroporto di Bologna e il sistema aeroportuale di Pisa/Firenze, a condizione che venga realizzata una gestione unica. Ricorda che questa condizione è stata realizzata con la costituzione il 10 febbraio scorso della società unica di gestione dei due scali, la società Toscana Aeroporti S.p.a. L'aeroporto di Bologna è inserito nella rete centrale, mentre quelli di Pisa e Firenze, considerati singolarmente, sono inseriti nella rete globale. Nel bacino Centro-Nord risultano di interesse nazionale anche Rimini, Parma e Ancona (di questi solo Ancona è inserito nella rete globale). Nel bacino Centro risulta strategico l'aeroporto di Roma Fiumicino (presente nella rete centrale) e sono di interesse nazionale Roma Ciampino, Pescara (presenti nella rete globale) e Perugia. Nel bacino Campania risulta strategico l'aeroporto di Napoli (presente nella rete centrale) mentre è di interesse nazionale l'aeroporto di Salerno. Nel bacino Mediterraneo/Adriatico risulta strategico l'aeroporto di Bari (presente nella rete globale) mentre di interesse nazionale risultano Brindisi e Foggia (presenti nella rete globale) e Taranto. Nel bacino Calabria risulta strategico l'aeroporto di Lamezia Terme mentre sono di interesse nazionale gli aeroporti di Reggio Calabria (presente, come quello di Lamezia, nella rete globale) e Crotone. Nel bacino della Sicilia orientale risulta strategico l'aeroporto di Catania, mentre è di interesse nazionale l'aeroporto di Comiso, entrambi presenti nella rete globale. Nel bacino

della Sicilia occidentale risulta strategico l'aeroporto di Palermo, presente nella rete centrale, mentre sono di interesse nazionale gli aeroporti di Trapani, Pantelleria e Lampedusa, tutti presenti nella rete globale. Nel bacino della Sardegna, infine, risulta strategico l'aeroporto di Cagliari, presente nella rete centrale, mentre sono di interesse nazionale gli aeroporti di Olbia e di Alghero, entrambi inseriti nella rete globale.

I commi da 3 a 8 individuano quindi i parametri e le condizioni da rispettare cui è subordinata la qualificazione di aeroporto o sistema aeroportuale di interesse nazionale. Per gli aeroporti di interesse nazionale, a esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica, sono richiesti, come requisiti che giustificano tale qualificazione, in primo luogo un ruolo ben definito dell'aeroporto all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, e, in secondo luogo, il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, in un arco di tempo ragionevole, e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale. L'unica deroga rispetto alla necessità di possedere tali requisiti è consentita dal comma 5 agli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale, come è il caso degli aeroporti della Sicilia e della Sardegna. Il comma 6 richiede che i gestori degli aeroporti di interesse nazionale presentino entro tre mesi dall'entrata in vigore del decreto, la documentazione che dimostri il possesso delle condizioni del comma 3. La documentazione va presentata al Ministero delle infrastrutture e trasporti e all'ENAC. Qualora le condizioni non sussistano, viene concesso ai gestori un termine di ulteriori tre mesi per la presentazione di un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, finalizzato alla realizzazione delle condizioni nel successivo triennio. Il comma 7 prevede quindi il definitivo riconoscimento dell'aeroporto come di interesse nazionale solo a seguito della verifica positiva, da parte del Ministero e dell'ENAC, della sussistenza delle condizioni o della fondatezza dei piani. Tale ultima

disposizione delinea pertanto un sistema per il quale, in mancanza delle condizioni prescritte, ma in presenza di piani adeguati per il successivo triennio, viene comunque concessa la qualifica di aeroporto di interesse nazionale, salvo quanto previsto dal successivo comma 8, che disciplina l'ipotesi di revoca della qualifica. Il comma 8 prevede infatti che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvalendosi dell'ENAC, verifichi la realizzazione delle condizioni per i gestori che abbiano presentato i piani e che, nel caso di mancata realizzazione, si disponga la revoca della qualifica di aeroporto di interesse nazionale, con il conseguente declassamento ad aeroporto di interesse regionale. La revoca non ha luogo nel caso in cui la mancata realizzazione delle condizioni sia dipesa da cause imprevedibili e non imputabili alla responsabilità dei gestori.

Il comma 9 rinvia all'atto di pianificazione allegato allo schema di decreto in esame per quanto concerne l'individuazione e l'attuazione del complesso delle azioni finalizzate all'efficientamento e allo sviluppo integrato della rete aeroportuale nazionale e dei servizi ad essa collegati. L'atto di pianificazione prevede, tra le altre cose, che, con riferimento a ciascuno degli aeroporti individuati come di interesse nazionale, siano poste in essere misure per il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali e dell'accessibilità ed intermodalità, attraverso un piano d'azione articolato per bacini di traffico. Nell'atto di pianificazione sono altresì indicate le misure rivolte alla razionalizzazione dei servizi aeroportuali e dei relativi costi (facendo riferimento all'applicazione dei costi *standard*, all'affidamento di più aeroporti ad un unico gestore, alla revisione degli orari di apertura degli aeroporti, in particolare nelle ore notturne). Sono anche individuate specifiche linee di intervento per il potenziamento del traffico cargo.

Il comma 10 dispone infine la vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti sull'attuazione del decreto, promuovendo le intese con le altre Amministrazioni ed Enti competenti.

Segnala che, rispetto al testo fin qui esposto, l'ulteriore testo trasmesso contiene in primo luogo un nuovo comma 3 che qualifica esplicitamente gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia come *gate* intercontinentali nell'ambito degli aeroporti a rilevanza strategica.

Come già rilevato, sottolinea che è inserito un nuovo comma 5 che include tra gli aeroporti strategici anche quello di Torino, a condizione che si realizzino un'alleanza e sinergie di sviluppo con l'aeroporto di Milano-Malpensa, anche in relazione alle connessioni ferroviarie ad alta velocità tra le due città.

Segnala poi che nel testo dello schema composto da 13 commi la disposizione sulla continuità territoriale (posta al comma 7) è più ampia, in quanto si specifica che le condizioni richieste per la qualificazione di aeroporto di interesse nazionale e le procedure relative al mantenimento di tale qualifica non si applicano agli aeroporti che garantiscano la continuità territoriale di regioni periferiche ed aree in via di sviluppo o particolarmente disagiate, previa verifica della non sussistenza di altre modalità di trasporto, in particolare ferroviario, adeguate.

Rileva che nel nuovo testo, a differenza di quello iniziale, viene meno l'obbligo per tutti gli aeroporti di interesse nazionale, esclusi quelli di particolare rilevanza strategica, di presentare, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del decreto in esame, la documentazione che dimostri il possesso delle condizioni alle quali è subordinato il riconoscimento di tale qualifica. Il comma 8 del nuovo testo infatti si limita a prevedere la presentazione del piano industriale, corredato dal piano economico finanziario, nel caso in cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle verifiche da esso effettuate, riscontri la mancanza delle condizioni richieste.

Osserva ancora che nel nuovo testo è presente al comma 9 una clausola transitoria che prevede la possibilità dei gestori degli aeroporti non inseriti tra quelli di interesse nazionale di presentare entro un anno la documentazione dimostrativa del possesso delle condizioni richieste per l'interesse nazionale o per la continuità territoriale. In tal caso, qualora sia verificata la sussistenza di tali condizioni, gli aeroporti in questione sono riconosciuti come di interesse nazionale.

Al comma 11 del secondo testo è inserita un'ulteriore previsione, assente nel testo iniziale, in base alla quale si dispone il trasferimento alle Regioni degli aeroporti di interesse regionale o locale del demanio aeronautico, insieme al regime finanziario dei servizi, in conformità alle norme del decreto legislativo n. 85 del 2010, che ha disciplinato, in attuazione della delega sul federalismo fiscale, l'attribuzione a comuni, province, città metropolitane e regioni di un proprio patrimonio. Per le regioni a Statuto speciale e per le Province autonome il trasferimento è attuato in conformità alle previsioni degli Statuti speciali e delle relative norme di attuazione. Si precisa infine che con i provvedimenti di trasferimento è altresì disciplinato il regime finanziario dei servizi.

Segnala infine che il comma 13 del secondo testo affida al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di favorire ogni azione a salvaguardia delle Regioni in cui non esistono aeroporti (presumibilmente l'espressione va intesa con riferimento agli aeroporti di interesse nazionale), al fine di ottimizzare le connessioni intermodali con gli aeroporti più vicini nonché di consentire l'attivazione delle procedure di cui al comma 9, con le quali si può pervenire al riconoscimento della qualifica di interesse nazionale anche per aeroporti diversi da quelli indicati nello schema in esame.

In conclusione, ritiene opportuno evidenziare la rilevanza dello schema di decreto in esame, come risulta dalla stessa complessità dell'iter che è stato seguito per la sua definizione. Lo schema di decreto e

il Piano nazionale degli aeroporti ad esso allegato costituiscono infatti, anche per l'ampiezza dei contenuti del Piano, la quantità delle informazioni raccolte per l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale e la puntuale determinazione degli interventi da realizzare per potenziare i singoli scali e la rete aeroportuale nel suo complesso, un'opera di pianificazione che si contraddistingue per la serietà e l'approfondimento con cui è stata svolta. Ritiene altresì opportuno ricordare che le linee fondamentali di questa opera di pianificazione hanno le loro radici nell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano svolta dalla Commissione nella prima parte della scorsa legislatura. Già nel documento conclusivo di tale indagine erano infatti individuati con chiarezza i due indirizzi strategici che sono stati poi sviluppati nel Piano in esame. In primo luogo, infatti, si evidenziava l'esigenza di contrastare la frammentazione del sistema aeroportuale italiano, che spesso ha prodotto conseguenze fortemente negative sul piano della sostenibilità economica dei singoli scali, individuando gli aeroporti di interesse nazionale. In secondo luogo si sollecitava la definizione e l'attuazione di una politica di potenziamento infrastrutturale degli scali di interesse nazionale, con particolare riferimento ai collegamenti intermodali. Non è difficile riconoscere che questi due indirizzi, vale a dire l'individuazione selettiva degli aeroporti di interesse nazionale e la definizione di un complesso di misure di potenziamento infrastrutturale di tali aeroporti, costituiscono gli elementi portanti del Piano al nostro esame.

Ivan CATALANO, *presidente*, invita il rappresentante del Governo a chiarire, come sollecitato dal relatore, a quale testo dovrà farsi riferimento, anche ai fini della predisposizione del parere. Chiede altresì al Sottosegretario, in considerazione del fatto che il termine per il parere è fissato al 21 giugno, di assumere l'impegno da parte del Governo a non procedere all'approvazione definitiva del decreto in esame,

prima che la Commissione abbia espresso il parere di competenza.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO conferma che il testo a cui occorre far riferimento, anche ai fini della predisposizione del parere della Commissione, è il secondo. Tale testo infatti è stato definito sulla base del confronto che si è svolto in sede di Conferenza Stato-Regioni ed è il testo che il Consiglio di Stato ha esaminato e sul quale ha reso il proprio parere. Ricorda quindi sinteticamente le differenze tra i due testi, confermando in proposito quanto già evidenziato dal relatore. In particolare segnala che il secondo testo individua i *gate* intercontinentali; introduce Torino come aeroporto di rilevanza strategica, a condizione che realizzi un sistema di alleanze con l'aeroporto di Milano Malpensa, finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'intero bacino del Nord-Ovest; precisa la portata del riferimento alla continuità territoriale; specifica che l'obbligo di presentare un piano industriale, corredato da un piano economico finanziario, si applica agli aeroporti di interesse nazionale per i quali risulti la mancanza delle condizioni richieste per tale qualificazione; introduce la possibilità, in sede di prima applicazione del decreto, per i gestori degli aeroporti non inseriti tra gli scali di interesse nazionale, di ottenere il riconoscimento di tale qualifica, presentando una documentazione idonea a dimostrare il possesso delle condizioni richieste; infine introduce una specifica disposizione per cui gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenente al demanio aeronautico civile statale sono trasferiti alle regioni. Osserva che come emerge da questo rapido confronto, il secondo testo è più ampio e più completo del primo. Anche per questa ragione dichiara pertanto, in risposta alla richiesta del Presidente, che il Governo si impegna a non adottare in via definitiva il decreto in esame prima che la Commissione abbia espresso il parere di competenza.

Diego DE LORENZIS (M5S) evidenzia che l'*iter* di approvazione dello schema di

decreto in esame risulta viziato, in quanto sono stati trasmessi alla Commissione due testi, di cui soltanto il primo è stato sottoposto al Consiglio dei ministri ed è stato approvato in tale sede. Tuttavia, come appena dichiarato dal rappresentante del Governo, alla Commissione si chiede di esprimere il proprio parere sul secondo testo, che non ha ricevuto l'approvazione del Consiglio dei ministri. Chiede pertanto alla Presidenza della Commissione di verificare se la Commissione stessa possa procedere nell'esame dello schema di decreto e possa esprimere il proprio parere su di esso. A suo giudizio, infatti, non sussistono le condizioni per cui la Commissione possa esprimersi su un testo che non è stato approvato dal Consiglio dei ministri.

Vincenzo GAROFALO (AP) *relatore*, ribadendo quanto già evidenziato nella propria relazione, sottolinea che il secondo testo è stato elaborato sulla base del confronto che si è svolto in sede di Conferenza Stato-Regioni e che su di esso il Consiglio di Stato ha espresso il proprio parere. Sia sotto il profilo del merito, sia sotto il profilo procedurale, ritiene pertanto corretto che la Commissione faccia riferimento al secondo testo ai fini dell'esame e dell'espressione del parere.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), intervenendo sui profili di merito, sui quali peraltro si riserva di ritornare in modo più approfondito nel seguito dell'esame, ritiene comunque opportuno evidenziare fin da questa prima seduta, l'esigenza che anche l'aeroporto di Genova sia qualificato come aeroporto di particolare rilevanza strategica. Osserva infatti che l'inserimento di Torino, insieme a Milano Malpensa, come aeroporto di particolare rilevanza strategica per il bacino Nord-Ovest, che è stato effettuato nel secondo testo, modifica radicalmente la logica che era stata seguita nella definizione del primo testo. Pertanto, in analogia con tale inserimento, ritiene che sussistano tutte le ragioni per qualificare anche l'aeroporto di Genova come aeroporto di particolare

rilevanza strategica, in considerazione del rilievo che dal punto di vista logistico e dei trasporti riveste il capoluogo ligure. Ricorda infatti che Genova è sede del principale porto italiano, attraverso il collegamento ferroviario del Terzo Valico dei Giovi è connessa con i corridoi transeuropei, insieme a Civitavecchia risulta essere la capitale del turismo crocieristico. Per tali ragioni ribadisce la richiesta di inserire Genova tra gli aeroporti di particolare rilevanza strategica.

Diego DE LORENZIS (M5S) ribadisce la richiesta che la Presidenza verifichi se sussistano le condizioni per procedere all'esame dello schema di decreto, prima che sia effettuata una discussione sul merito.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) chiede chiarimenti al rappresentante del Governo e al relatore in merito al fatto che, per quanto concerne il bacino Calabria, è qualificato di particolare rilevanza strategica l'aeroporto di Lamezia Terme, mentre, per gli aeroporti di interesse nazionale, come ha indicato il relatore, si considera presente nella rete globale transeuropea soltanto l'aeroporto di Reggio Calabria e non anche quello di Crotona. Ritiene altresì necessario rilevare che, parlando degli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale, il relatore ha fatto riferimento soltanto agli aeroporti della Sicilia e della Sardegna, mentre a suo giudizio anche gli aeroporti della Calabria rispondono indubbiamente a una funzione di garanzia della continuità territoriale, in considerazione della collocazione della regione e delle condizioni di carenza di infrastrutture di trasporto.

Paolo Nicolò ROMANO (M5S) invita la Presidenza a valutare l'opportunità di sentire in audizione alcune società di gestione di aeroporti e l'ENAC.

Vincenzo GAROFALO (AP), *relatore*, richiamando quanto già evidenziato nella propria relazione, ribadisce che il Piano nazionale degli aeroporti all'esame della Commissione nasce dal lavoro che la Com-

missione stessa ha svolto nella scorsa legislatura, attraverso un'indagine conoscitiva ampia e approfondita, che ha permesso di raccogliere tutti gli elementi informativi utili. In considerazione sia del lavoro già svolto dalla Commissione, sia dell'apparato di dati e informazioni a corredo dello schema di decreto in esame, ritiene che non vi sia l'esigenza di svolgere di nuovo audizioni di soggetti che la Commissione ha già sentito sui temi in esame.

Diego DE LORENZIS (M5S) osserva che le audizioni richieste dal collega Romano non possono in alcun modo considerarsi ripetitive di quelle già svolte dalla Commissione, peraltro non in questa legislatura, ma in quella precedente. Ritiene altresì di non poter in alcun modo condividere il giudizio espresso dal relatore sulla serietà e l'approfondimento che caratterizzerebbero il Piano in esame. Osserva che tale Piano reca palesi violazioni della normativa dell'Unione europea, come è il caso dell'accorpamento sotto un'unica società di gestione degli aeroporti di Pisa e Firenze. Rileva altresì che i criteri adottati risultano in modo evidente in contrasto con quanto indicato dalla Corte dei conti dell'Unione europea, sia per quanto concerne i criteri di definizione della sostenibilità economica degli scali, sia per quanto concerne i criteri di individuazione dei bacini di utenza. In particolare segnala che la definizione dei bacini di traffico in relazione a una distanza massima di due ore di percorrenza in auto dovrebbe valere soltanto per gli aeroporti che sono collocati nelle vicinanze di nodi delle reti transeuropee TEN-T; al contrario per gli altri la distanza da prendere in considerazione non dovrebbe oltrepassare i novanta minuti di percorrenza. Ritiene pertanto che anche sotto il profilo del merito l'atto all'esame della Commissione susciti numerosi e rilevanti motivi di perplessità.

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

La seduta termina alle 14.15.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.15 alle 14.20.

INTERROGAZIONI

Giovedì 18 giugno 2015. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.20.

Ivan CATALANO, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

5-04329 Moretto: Istituzione della fermata di Portogruaro nel collegamento ferroviario ad alta velocità Trieste-Roma.

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

Sara MORETTO (PD), replicando, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta, osserva in primo luogo che l'orario cadenzato ha certamente aumentato il numero delle corse, i cui orari tuttavia non soddisfano l'esigenza di trasporto manifestata in più occasioni alla regione Veneto da parte dell'utenza pendolare. Prende atto dell'intenzione ribadita nella risposta di non istituire la fermata intermedia a Portogruaro per non incidere negativamente sul tempo di percorrenza del treno, ma osserva che i due Intercity che attualmente prestano servizio nella città di Portogruaro collegano la città alla capitale in un tempo medio di otto ore. Osserva altresì che, diversamente da quanto accade in Veneto, nella regione

Friuli è assicurato un alto numero di fermate intermedie, il che consente un più efficiente servizio alle diverse parti del territorio con maggiore soddisfazione della domanda di trasporto, configurandosi così a suo giudizio un'evidente e ingiustificata disparità tra le due regioni limitrofe. Sottolinea le difficoltà di trasporto che si registrano nel Veneto orientale, soprattutto per quanto riguarda l'utenza pendolare, e che sono state recentemente evidenziate anche da un'indagine di Legambiente e auspica che il Governo possa attivarsi per garantire la massima omogeneità del servizio ferroviario in tutto il territorio nazionale.

5-05250 Catalano: Adozione di strumenti volti a facilitare la mobilità delle persone con disabilità.

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

Ivan CATALANO (SCpI), replicando, ringrazia il sottosegretario della risposta, di cui prende atto. Pur comprendendo l'impossibilità di imporre ai comuni le medesime procedure in ambiti di loro esclusiva competenza, invita il Governo a farsi promotore di un tavolo di concertazione con gli enti locali volto ad uniformare la gestione dei dati relativi ai soggetti con disabilità, anche sulla scorta di quanto fatto dall'ANCI Sardegna, affinché siano poste in atto tutte le misure volte a permettere una più facile mobilità per tali soggetti.

5-05425 Crivellari: Riduzione da parte di Trenitalia dei servizi di trasporto ferroviario nella regione Veneto.

5-05498 Narduolo: Ipotesi di soppressione di alcune tratte ferroviarie in Veneto.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, ver-

tendo sulla medesima materia, saranno svolte congiuntamente.

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

Diego CRIVELLARI (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la tempestiva risposta, osserva che la questione posta nell'interrogazione va collocata all'interno di un più ampio quadro, quello del trasporto ferroviario veneto, in cui si registrano notevoli disfunzioni ed inefficienze, soprattutto per l'utenza pendolare. In particolare osserva che la promozione del treno come modalità preferenziale di trasporto, che costituisce uno degli obiettivi prioritari del Governo, viene di fatto inficiata dalle pessime condizioni in cui versa il trasporto pendolare e invita il Governo a porre maggiore attenzione alla questione nel suo complesso e alle particolari realtà che caratterizzano il territorio. Al riguardo fa presente infatti che il Veneto costituisce una realtà policentrica, in cui sono presenti, oltre alle aree urbane, anche estese aree rurali, che sono servite da collegamenti ferroviari inefficienti, che andrebbero invece potenziati. Auspica in ogni caso che la questione più generale del trasporto ferroviario veneto sia posta con maggiore evidenza all'attenzione del Governo, e si riserva di intervenire con ulteriori atti di sindacato ispettivo per verificare la soluzione delle questioni evidenziate.

Giulia NARDUOLO (PD), replicando, si associa alle considerazioni già svolte dal collega Crivellari.

5-05479 De Lorenzis: Gestione della società Ferrovie Appulo Lucane (FAL), anche con riguardo alle modalità di selezione del personale.

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

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, manifesta la propria sorpresa rispetto ai contenuti della risposta resa dal rappresentante del Governo, che a suo giudizio riporta la posizione della società FAL, senza tuttavia dare alcuna notizia su procedure di indagine interna o su approfondimenti rispetto alle questioni poste nell'interrogazione, che a suo giudizio il Ministero avrebbe dovuto mettere in campo tempestivamente. Nell'auspicare quindi un più incisivo intervento del Ministero competente al riguardo, in riferimento alle iniziative da questo avviate, citate nella risposta, volte a fornire alla società direttive in materia di prevenzione della corruzione e di trasparenza, osserva che se tali direttive non hanno la neces-

saria coerenza e non sono quindi vincolanti per la società che le riceve, non si riuscirà ad impedire il verificarsi di analoghi comportamenti in futuro, risultando quindi del tutto vana l'azione governativa. Preannuncia quindi la presentazione di ulteriori atti di sindacato ispettivo volti a comprendere quali azioni il Governo intenda fare per impedire il verificarsi di comportamenti analoghi a quelli tenuti dalla società FAL riguardo alle procedure di selezione e all'avanzamento di carriera del personale, attualmente al vaglio della Procura.

Ivan CATALANO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.50.

ALLEGATO 1

5-04329 Moretto: Istituzione della fermata di Portogruaro nel collegamento ferroviario ad alta velocità Trieste-Roma.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione ai collegamenti ferroviari di media/lunga percorrenza tra il Veneto orientale e Roma e il servizio ferroviario regionale interessante la linea Venezia – Portogruaro, Ferrovie dello Stato Italiane (FS) evidenzia quanto segue.

Nello specifico, per i collegamenti media/lunga percorrenza, la coppia di treni Frecciargento 9440/49 – 9404/11 Trieste – Roma e viceversa è effettuata in regime di mercato tra Roma e Venezia, mentre la tratta Venezia – Trieste (e viceversa) è regolata da una convenzione tra Trenitalia e la Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, che prevede un corrispettivo regionale in quanto su quest'ultima tratta i ricavi da traffico passeggeri sarebbero altrimenti insufficienti a coprire i costi di produzione.

L'assenza di fermate tra Trieste e Venezia è determinata dall'esigenza di assicurare un collegamento il più veloce possibile tra il Capoluogo giuliano e la Capitale.

Per quanto riguarda la stazione di Portogruaro, il collegamento diretto con Roma è assicurato da 4 treni Intercity, ai quali si aggiungono le numerose soluzioni con cambio a Mestre tra i treni del sistema Frecciargento e i Regionali o Freccia-bianca, con tempi di percorrenza di poco superiori alla 4 ore e 30.

Quanto al servizio regionale sulla tratta Portogruaro – Venezia, ricordo che, secondo la normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997), la programmazione dei servizi regionali, comprendente, fra l'altro, numero, fermate e orari dei collegamenti e relazioni da servire, è af-

fidata alle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da Contratti di Servizio. Compete, inoltre, a ciascuna Regione la determinazione delle tariffe per i servizi del proprio territorio.

A partire dall'orario del 2014, la Regione Veneto – nell'ambito delle proprie competenze – ha avviato un progetto di riorganizzazione del servizio ferroviario regionale sull'intero territorio che ha comportato, fra l'altro, l'introduzione di un'offerta di tipo cadenzato, con un complessivo incremento di corse e – tenendo conto delle diverse combinazioni realizzabili con cambio treno – un numero maggiore di opzioni di viaggio.

In particolare, la linea Venezia – Portogruaro, nel confronto tra gli anni 2013 e 2014, in un giorno ferialo medio ha visto incrementare le corse giornaliere da 56 a 80 treni/giorno; la puntualità si è attestata oltre il 90 per cento e le soppressioni sono diminuite di circa il 50 per cento.

Va rilevato, peraltro, che la Regione – anche sulla base delle richieste ricevute per l'attivazione di corse notturne e festive – ha disposto da metà maggio di quest'anno l'effettuazione del treno Regionale 10000 (Portogruaro p. ore 4.13 – a. ore Venezia 5.25) anche il sabato e nei giorni festivi, del Regionale 10001 (Mestre p. ore 5.25 – Portogruaro a. ore 6.23) il sabato e del Regionale 10005 (Venezia p. ore 6.11 Portogruaro a. ore 7.23) nei giorni festivi.

Nel contempo, RFI sta completando la valutazione tecnico-economica di alcune soluzioni relative alla fascia serale – notturna, finalizzate a corrispondere a specifiche richieste dei Comitati pendolari.

ALLEGATO 2

5-05250 Catalano: Adozione di strumenti volti a facilitare la mobilità delle persone con disabilità.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La proposta di creare una banca dati nazionale per il Contrassegno Unificato Disabili Europeo (CUDE), chiaramente nel rispetto del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dati personali), al fine di realizzare un sistema centralizzato che consenta il riconoscimento del diritto del disabile al di fuori del proprio comune di appartenenza, sarebbe auspicabile e potrebbe rientrare tra gli obiettivi dell'Associazione Nazionale Comuni d'Italia.

L'eventuale collegamento, poi, tra un registro pubblico CUDE e l'archivio nazionale dei veicoli di cui agli articoli 225 e 226 del Codice della strada, ancorché possibile, non risulterebbe di particolare utilità. Infatti, il contrassegno rilasciato ad un diversamente abile è strettamente personale e non è vincolato a uno specifico veicolo; la titolarità del contrassegno consente quindi al disabile di poter usufruire di qualsiasi veicolo al proprio servizio e non è necessario che sia intestatario del mezzo.

Quanto all'ipotesi di realizzare un CUDE con *microchip* elettronico di raccolta ed eventuale comunicazione dati – peraltro già previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 30 luglio 2012, n. 151 – allo stato attuale non è realizzabile, considerata l'estrema diversità delle apparecchiature adottate dalle singole amministrazioni comunali in piena discrezionalità. Peraltro, l'adozione di uno *standard* unico di comunicazione, ancorché auspicabile, non può essere imposta dal MIT in quanto ricompresa nella competenza degli enti internazionali di unificazione.

Infine, occorre evidenziare che l'omologazione delle apparecchiature di controllo dei varchi viene effettuata dal MIT su istanza del produttore; sono ammesse tutte le tecnologie disponibili e non può essere privilegiata, per ovvi motivi di garanzia della libera concorrenza, una specifica modalità di comunicazione a corto raggio terra-veicolo.

ALLEGATO 3

5-05425 Crivellari: Riduzione da parte di Trenitalia dei servizi di trasporto ferroviario nella regione Veneto.**5-05498 Narduolo: Ipotesi di soppressione di alcune tratte ferroviarie in Veneto.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente agli atti n. 5-05425 dell'Onorevole Crivellari e n. 5-05498 dell'Onorevole Narduolo in quanto vertono sul medesimo argomento.

Come è noto, la programmazione dei servizi regionali è in capo alle singole Regioni, disciplinata da Contratti di Servizio con Trenitalia, che definiscono, tra l'altro, le caratteristiche di tali servizi da effettuare sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle Regioni stesse.

Per quanto riguarda la sospensione di alcuni collegamenti regionali durante il periodo estivo, Ferrovie dello Stato Italiane (FS) evidenzia che:

il treno Regionale 20490 (p. Monselice h.19.38 – a. Legnago h. 20.21, ultimo collegamento della sera su questa relazione) circolerà anche durante il periodo estivo nei giorni lavorativi;

è ugualmente confermata per il periodo estivo la circolazione del servizio sostitutivo VE 708 (p. Monselice h. 20.39 – a. Legnago h. 21.38);

sempre durante l'estate 2015, secondo la programmazione definita dalla Regione Veneto, verrà sospesa la circolazione del treno Regionale 20795 e confermato come ultimo treno della sera tra Venezia e Rovigo il Regionale 20799 (p. Venezia S.L. h.19.49 – a. Rovigo h. 21.30), che circola tutti giorni.

Sempre PS sottolinea, inoltre, che – a seguito di una serie di incontri sul territorio e di quanto emerso dal lavoro di vari tavoli tecnici – la Regione Veneto ha disposto delle variazioni all'offerta commerciale vigente in accoglimento di alcune specifiche richieste per venire incontro alle esigenze dei pendolari.

ALLEGATO 4

5-05479 De Lorenzis: Gestione della società Ferrovie Appulo Lucane (FAL), anche con riguardo alle modalità di selezione del personale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La problematica evidenziata è stata già trattata di recente nel corso di una seduta di *question time*, ma l'esiguità dei tempi non ha consentito una approfondita disamina. Come già detto, la normativa nazionale di riferimento per il reclutamento del personale della società Ferrovie Appulo Lucane (FAL) non è il decreto legislativo n. 165 del 2001 bensì l'articolo 18, comma 2, del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito nella legge n. 133 del 2008, in quanto si tratta di società pubblica interamente partecipata dallo Stato che gestisce trasporto regionale e non pubblico locale. Tale norma prevede che questa tipologia di società possa adottare, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi nel rispetto dei principi, anche di derivazione comunitaria, di trasparenza, pubblicità e imparzialità.

E infatti, FAL ha adottato apposito Regolamento interno sulle assunzioni approvato in Consiglio d'Amministrazione nel maggio 2010, successivamente integrato. Il Regolamento prevede, tra l'altro, che le procedure di selezione possano essere gestite direttamente da FAL o affidate a società esterne.

Dal 2008 sono state bandite 5 procedure ad evidenza pubblica per la selezione del personale tutte affidate a società esterne, anch'esse selezionate con procedure ad evidenza pubblica. Tali procedure sono state seguite da FAL anche per il reclutamento di quelle figure professionali per cui le norme consentivano di fare ricorso a chiamata diretta. Per quanto riguarda le procedure relative a concorsi

interni, FAL ha chiarito di aver operato nel rispetto delle leggi vigenti e dei principi di legalità, trasparenza e meritocrazia, affidando tale reclutamento alla Direzione del personale della medesima società, trattandosi perlopiù di lievi avanzamenti di carriera (quasi tutti di un solo parametro).

Quanto ai tempi di pubblicazione dei bandi di concorso, questi sono stati regolarmente rispettati in tutte le procedure. Infatti, il Regolamento interno delle FAL sul reclutamento del personale, approvato dal Consiglio d'Amministrazione in data 14 maggio 2012 in ossequio al citato articolo 18, comma 2, del decreto-legge n. 112 del 2008 stabilisce che il termine perentorio di presentazione delle domande scade alle ore 24 del 15 giorno di calendario solare successivo a quello di pubblicazione dell'Avviso di procedura di selezione. Nei casi citati dagli Onorevoli Interroganti, FAL si è avvalsa di società esterne di selezione del personale individuate anch'esse con procedura di evidenza pubblica e gli avvisi relativi alle richiamate selezioni sono stati pubblicati *on-line* sia sul sito delle FAL, sia sul sito delle società incaricate delle selezioni, nel rispetto della normativa e del citato Regolamento.

Quanto al signor Gabriele Di Stasio, FAL ha segnalato che lo stesso è stato assunto nel 2006 con procedure analoghe a quelle descritte.

Relativamente all'assunzione di personale esterno, in ossequio al citato articolo 18, comma 2, del decreto-legge n. 122 del 2008, FAL ha proceduto a detto reclutamento, dopo aver valutato che all'interno dell'azienda non erano presenti risorse con requisiti di professionalità adeguati al

posto da ricoprire e all'incarico da svolgere, non solo con riferimento ai titoli posseduti, ma anche all'esperienza professionale richiesta.

Inoltre, per quanto concerne l'assunzione di avvocati da uno studio esterno la società ha comunicato che per tale figura professionale ha posto in essere una procedura selettiva al termine della quale è stato assunto un avvocato a fronte di due che sono andati in quiescenza. Detta società, come tutte le Pubbliche Amministrazioni e le partecipate, nel rispetto delle leggi conferisce alcuni specifici incarichi a legali esterni sulla base di apposito Regolamento interno e in cui gli onorari sono previsti con base minima da tariffario; FAL ha comunicato, inoltre, che non corrisponde al vero che negli ultimi 7 anni siano stati assunti ingegneri o giornalisti esterni con gli stessi requisiti e la stessa esperienza di personale interno.

È stato assunto un responsabile delle relazioni istituzionali che, fra gli altri, fosse in possesso dei requisiti di iscrizione all'Albo dei giornalisti professionisti da 15 anni e di un'ottima conoscenza di due lingue straniere.

Circa l'acquisto degli autobus, FAL ha comunicato che l'attività di acquisizione, sottoposta alla disciplina della delibera di Giunta regionale pugliese n. 982 del 15 luglio 1999 (FAL all'epoca escluse dalle erogazioni di fondi regionali per l'acquisto di nuovi autobus), è stata effettuata con fondi della società mediante una operazione di *leasing* per un importo pari ad – 144.000 mila a carico del capitale sociale. Agli inizi del 2007 la situazione dell'esercizio automobilistico risultava molto critica in quanto il parco autobus di 65 automezzi di proprietà della Regione Puglia era costituito per il 75 per cento da mezzi con anzianità superiore a 18 anni. Le difficoltà di gestione del servizio erano rese ancor più critiche per la necessità di un numero di mezzi suburbani superiore a quelli disponibili (24 su 28 necessari). In mancanza di prospettive a breve termine di acquisizione di nuovi mezzi mediante finanziamento pubblico, si presentò l'opportunità di acquisire 12 mezzi dismessi

dalla società di trasporto pubblico di Ferrara, di tipo suburbano e di età inferiore a quella della maggior parte dei mezzi all'epoca disponibili. Pertanto, a seguito di parere positivo del Consiglio d'Amministrazione, furono avviate le pratiche tecniche e amministrative necessarie all'acquisizione che, partendo da una relazione costi/benefici del dirigente preposto, ad esito di un sopralluogo tecnico di verifica lo stato di efficienza dei mezzi e a valle delle necessarie autorizzazioni della Regione Puglia, si concluse con il ritiro dei mezzi e la loro messa in servizio. Peraltro lo stato di efficienza dei mezzi fu verificato anche dai tecnici FAL inviati a Ferrara: 10 mezzi arrivarono a Bari condotti da autisti FAL, per gli altri due fu necessario il trasporto « con cartellone », poiché non marcianti. Quest'ultimi erano destinati a scorte per pezzi di ricambio. I mezzi in parola hanno circolato regolarmente, consentendo la dismissione dalla circolazione e la rottamazione di altrettanti mezzi di circa 20 anni di età, fino alla loro alienazione avvenuta in conseguenza del recente rinnovo del parco autobus con acquisto di nuovi mezzi. È opportuno segnalare che i mezzi acquistati dalla società di Ferrara sono stati sottoposti annualmente da FAL alla prescritta visita di revisione e collaudo presso la Motorizzazione di Bari, con esito positivo.

Infine, per quanto attiene al concorso per l'assunzione di 11 guardabarriere, FAL ha comunicato di avere affidato l'incarico ad una società esterna (anch'essa selezionata con procedura di evidenza pubblica) per assicurare la massima trasparenza, pubblicità e imparzialità. Pertanto, la società incaricata ha seguito in maniera diretta ed esclusiva la procedura concorsuale, fino alla consegna della relativa graduatoria.

La società FAL assicura di aver garantito il rispetto delle norme e dei principi di pubblicità, trasparenza e meritocrazia nelle procedure di – reclutamento del personale e di progressione di carriera, nonché la valorizzazione delle capacità e dei risultati dagli stessi conseguiti per l'assegnazione di tutti gli incarichi, allo

scopo di migliorare l'efficienza del servizio e favorire la trasparenza dell'operato.

In ogni caso, il MIT, al fine di assicurare che la società operi con criteri di massima trasparenza e imparzialità, ha avviato pertinenti iniziative per fornire alla stessa opportune direttive in analogia con quanto previsto nelle « Linee guida per l'attuazione della normativa in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza da parte delle società e degli enti di diritto privato controllati e partecipati dalle pubbliche amministrazioni e degli enti pubblici economici » definite dall'Autorità nazionale Anticorruzione, tenendo conto anche della Direttiva del MEF recante gli indirizzi per l'attuazione della

normativa in materia di prevenzione della corruzione di trasparenza nelle società controllate o partecipate dallo stesso MEF.

Inoltre, evidenzio che la società in parola, costituita ai sensi dell'articolo 31 della legge n. 144 del 1999 in forma di srl con socio unico il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è gestita, come previsto dall'articolo 2476 c.c., da un consiglio di amministrazione di tre membri nominati dall'Assemblea dei soci su indicazione del MIT e soggetta al controllo contabile di un collegio sindacale presieduto da un magistrato della Corte dei conti e composto da ulteriori due membri designati, rispettivamente, dal MEF e dal MIT.