

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-04247 Artini: Gestione del traffico merci nell'ambito del sistema aeroportuale toscano Pisa/Firenze e relativi investimenti	78
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	82
5-04636 Vallascas: Privatizzazione della società Saremar e disciplina dei collegamenti marittimi con le isole minori della Sardegna.	
5-04905 Pili: Salvataggio e ristrutturazione della società Saremar e disciplina dei collegamenti marittimi con le isole minori della Sardegna.	
5-06670 Pili: Affidamento del servizio di continuità territoriale marittima con le isole minori della Sardegna, anche alla luce della richiesta di concordato preventivo per la società Saremar	79
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	85
5-06571 Barbanti: Necessità di misure volte al rilancio del porto di Gioia Tauro.	
5-06831 Barbanti: Necessità di misure volte al rilancio del porto di Gioia Tauro, con particolare riguardo al superamento del commissariamento	80
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	87
5-06720 Arlotti: Gestione dell'aeroporto delle Marche « Raffaello Sanzio », anche alla luce della grave situazione di dissesto finanziario della società di gestione aeroportuale Aerdorica	80
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	91
5-06949 Crivellari: Misure volte alla riduzione dell'incidentalità sulla rete stradale, con particolare riferimento alla strada statale 309 « Romea »	80
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	93

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Ferrovie dello Stato italiane SpA. Atto n. 251 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	81
AVVERTENZA	81

INTERROGAZIONI

Mercoledì 13 gennaio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.15.

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.

5-04247 Artini: Gestione del traffico merci nell'ambito del sistema aeroportuale toscano Pisa/Firenze e relativi investimenti.

Samuele SEGONI (Misto-AL-P) chiede, in accordo con il presentatore, di sottoscrivere l'interrogazione in titolo.

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

Samuele SEGONI (Misto-AL-P), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia per l'ampia risposta e si dichiara parzialmente soddisfatto. Non condivide le valutazioni sull'integrazione degli aeroporti di Pisa e Firenze, che a suo avviso si tradurrà in una «cannibalizzazione» e poi scomparsa di Pisa. Esprime invece apprezzamento per le considerazioni del rappresentante del Governo sulle ipotesi di limitazione della velocità prospettate dalla regione Toscana relativamente ai tratti dell'autostrada A11 indicati nella risposta stessa, condividendo la scarsa rilevanza di tali limiti rispetto ai mezzi pesanti, che contribuiscono in misura notevole a produrre gli effetti inquinanti.

5-04636 Vallascas: Privatizzazione della società Saremar e disciplina dei collegamenti marittimi con le isole minori della Sardegna.

5-04905 Pili: Salvataggio e ristrutturazione della società Saremar e disciplina dei collegamenti marittimi con le isole minori della Sardegna.

5-06670 Pili: Affidamento del servizio di continuità territoriale marittima con le isole minori della Sardegna, anche alla luce della richiesta di concordato preventivo per la società Saremar.

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

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

Andrea VALLASCAS (M5S), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta, che a suo giudizio arriva in ritardo, essendo il destino della Saremar già stato segnato dalle decisioni del Tribunale civile di Ca-

gliari e dalle azioni messe in atto dalla regione Sardegna. Rileva che la proroga disposta dalla legge di stabilità del 2016 è stata resa necessaria dalla inconcludenza e dai ritardi accumulati dalla regione nell'espletamento delle procedure a questa affidate. Ricorda che si è già provveduto alla vendita della flotta e che è in atto la sua aggiudicazione e prevede la possibilità che, stante l'inefficienza della regione Sardegna, venga effettuata una ulteriore proroga. Osserva che il processo di privatizzazione della Saremar, che a suo giudizio ha rappresentato una pagina buia della politica regionale e statale, nasce di fatto da un'interpretazione estensiva delle sollecitazioni europee alla rimozione dei limiti di accesso nel settore del trasporto marittimo, che ha portato il Governo ad effettuare una privatizzazione non richiesta in sede europea. Evidenzia, quindi, il paradosso cui si è giunti, dal momento che misure adottate per evitare la permanenza di un monopolio pubblico stanno portando alla costituzione di un monopolio privato. Sottolinea, infine, con preoccupazione la situazione dei lavoratori del settore e auspica che vengano adottate forme di tutela occupazionale.

Mauro PILI (Misto), replicando, si dichiara totalmente insoddisfatto della risposta che, a suo giudizio, contiene alcune affermazioni destituite di fondamento. In particolare, osserva che non risponde a verità l'affermazione secondo cui Saremar avrebbe dovuto restituire 10 milioni di euro in esito alla procedura di infrazione avviata dalla Commissione europea per aiuti di Stato, non essendosi ancora perfezionata tale procedura ed essendo ancora in corso il procedimento di contenzioso. Giudica non rispondente a verità e in contrasto con quanto stabilito in sede europea anche l'affermazione secondo cui il Governo sarebbe stato privo di soluzioni finalizzate al salvataggio della Saremar, essendo chiaramente autorizzato dagli organismi europei un aiuto finalizzato al salvataggio di un'impresa che rischi di uscire dal mercato ed essendo espressamente stato autorizzato per la società

Saremar l'aiuto cosiddetto « *una tantum* ». Osserva che, a fronte del fatto che la Commissione europea ha ribadito che, ai fini dell'esercizio di un servizio pubblico, la proprietà dell'impresa può essere indifferentemente pubblica o privata, il Governo italiano ha comunque deciso di procedere ad una privatizzazione della società marittima e giudica inaccettabile che si sia giunti alla definizione di un concordato preventivo. Osserva che, a garanzia della continuità territoriale, la società Saremar è stata trasferita alla regione Sardegna in modo unitario, trasferendo quindi la flotta, il personale e le risorse ad essa destinate, facendone una società *in house* ed esprime preoccupazione per lo scorporo della flotta, per la destinazione delle navi a tratte pertinenti alla regione Sicilia e, massimamente, per la mancata tutela dei livelli occupazionali. Stigmatizza pertanto l'atteggiamento del Governo che a suo giudizio si è reso complice di questa procedura, anche mediante favoritismi di carattere personale nei confronti di soggetti facilmente individuabili, con l'effetto di far venire meno la garanzia dell'espletamento dei servizi marittimi con le isole minori della Sardegna e della continuità territoriale.

5-06571 Barbanti: Necessità di misure volte al rilancio del porto di Gioia Tauro.

5-06831 Barbanti: Necessità di misure volte al rilancio del porto di Gioia Tauro, con particolare riguardo al superamento del commissariamento.

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

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

Sebastiano BARBANTI (Misto), replicando, ringrazia per la dettagliata risposta, che si riserva di esaminare attentamente.

Si ritiene in buona misura soddisfatto, perché è stata fatta chiarezza sul ruolo del Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro e sui poteri di cui dispone per esercitare un'attività di controllo sulla Medcenter Container Terminal SpA (M.C.T.), con riferimento all'effettivo utilizzo degli spazi, anche in considerazione della particolare qualificazione professionale delle oltre 350 unità di personale che sono state poste in cassa integrazione straordinaria. Esprime altresì apprezzamento per gli intendimenti di sviluppo, in considerazione delle potenzialità del Mediterraneo, anche in relazione all'ampliamento del canale di Suez. Si riserva di monitorare l'effettiva situazione di quanto indicato nella risposta e di proseguire la propria attività di stimolo, tanto più opportuna se si tiene conto delle prospettive di crescita del tessuto economico di Gioia Tauro.

5-06720 Arlotti: Gestione dell'aeroporto delle Marche « Raffaello Sanzio », anche alla luce della grave situazione di dissesto finanziario della società di gestione aeroportuale Aerdorica.

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

Tiziano ARLOTTI (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta che ha fornito elementi chiari e rassicuranti sui quesiti posti, fugando in particolare le preoccupazioni che erano sorte riguardo ad un possibile aiuto di Stato illegittimo e alla mancanza di una procedura ad evidenza pubblica per la cessione delle quote della società di gestione aeroportuale.

5-06949 Crivellari: Misure volte alla riduzione dell'incidentalità sulla rete stradale, con particolare riferimento alla strada statale 309 « Romea ».

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

Diego CRIVELLARI (PD), replicando, ringrazia per la risposta, che dà conto in modo dettagliato degli interventi effettuati e di quelli programmati. Rileva tuttavia che permangono sulla arteria stradale indicata rilevanti problemi di sicurezza. Si riserva pertanto di verificare l'attuazione dello Schema di Piano pluriennale 2015-2019, ribadendo l'esigenza di una radicale messa in sicurezza dell'arteria stessa.

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

La seduta termina alle 15.15.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 13 gennaio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 15.15.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Ferrovie dello Stato italiane SpA.

Atto n. 251.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 16 dicembre 2015.

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.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, successivamente allo svolgimento della relazione illustrativa e al dibattito che ne è conseguito, il Ministro dell'economia e delle finanze, nel corso dell'audizione svolta nella giornata di ieri, ha fornito elementi di rilievo ai fini della valutazione dell'atto in esame da parte della Commissione e invita pertanto il relatore a presentare una proposta di parere che tenga conto anche di tali elementi già a partire dalla prossima seduta, che sarà prevista per martedì 19 gennaio.

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

La seduta termina alle 15.20.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

ALLEGATO 1

5-04247 Artini: Gestione del traffico merci nell'ambito del sistema aeroportuale toscano Pisa/Firenze e relativi investimenti.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il Piano nazionale degli aeroporti rappresenta uno strumento di pianificazione periodica del settore rivolto ad allineare le politiche di governarne ai mutamenti rapidi cui lo stesso settore è soggetto. In linea con il ciclo del bilancio pluriennale, si è previsto un aggiornamento triennale del Piano.

In sede di tale aggiornamento potranno essere prese in considerazione le nuove esigenze di revisione dettate dalle dinamiche di evoluzione del mercato, anche con specifico riferimento al trasporto merci.

L'attuale documento, comunque, già affronta le problematiche del trasporto cargo in Italia in un apposito capitolo (capitolo 5-11 trasporto merci), nel quale sono evidenziate sia l'importanza economica di tale settore (nonostante, infatti, il trasporto cargo rappresenti solo una piccolissima parte delle merci trasportate in termini di volume, pari a circa il 2 per cento, esso riveste un ruolo di primaria importanza se riferito al valore economico, pari a circa il 40 per cento del valore totale delle merci trasportate), sia le debolezze strutturali dello stesso rispetto agli altri Paesi europei, evidenziando come, su circa 12 milioni di tonnellate movimentate in Europa, la quota generata dai nostri aeroporti è di circa il 7 per cento rispetto a quella tedesca del 37 per cento e a quella francese del 15 per cento. Dall'analisi ivi condotta emerge, altresì, che il traffico cargo è sostanzialmente concentrato per il 76 per cento in tre aeroporti: Milano Malpensa (47 per cento), Roma Fiumicino (16 per cento) e Bergamo

Orio al Serio (13 per cento). Tutti gli altri scali sono stati interessati da quote inferiori al 6 per cento del totale. Il 63 per cento delle merci trasportate ha destinazione extra UE (31 per cento Asia; 18 per cento Nord America; 8 per cento Middle Est), il 32 per cento invece è destinato ai mercati europei, mentre solo il 5 per cento è destinato al mercato nazionale.

Le previsioni degli esperti del settore indicano, però, relativamente al periodo 2013-2030, un aumento consistente del settore, anche se al di sotto dei valori previsti per i principali Paesi europei.

Le cause sono da ricercare in una debolezza strutturale del sistema Paese: i vantaggi italiani in termini di posizione geografica, baricentrica rispetto al Mediterraneo, e soprattutto di alto valore aggiunto delle merci *made in Italy*, non appaiono sufficientemente supportati da servizi e infrastrutture di rete efficienti.

Per gli elevati *standard* qualitativi che richiede la tipologia prevalente di merce trasportata per via aerea, ossia merce pregiata per valore merceologico (ad esempio prodotti ad elevato contenuto tecnologico, gioielleria, alta moda) o per valore di bisogno (ad esempio ricambistica) o merce deperibile ad esempio agroalimentare, animali vivi, fiori), il mercato cargo concentra, come detto, su pochi aeroporti particolarmente attrezzati la gran parte del traffico. In alcuni scali, infatti, la mancanza di dogane, di magazzini specializzati e servizi di base minimi per un'efficiente catena logistica aerea, unita alla scarsità dei collegamenti diretti tra l'Italia

e alcuni territori a più forte crescita economica nel mondo, spinge numerosi operatori a preferire aeroporti anche molto distanti rispetto al punto d'origine del carico.

Nel Piano, pertanto, è previsto lo sviluppo, al fine di incrementare il traffico cargo, di strategie di potenziamento degli scali in grado di rispondere alle esigenze di mercato e di copertura del territorio in termini di:

infrastrutture e servizi dedicati (piste e piazzali);

possibilità di apertura notturna;

disponibilità di aree per attività di logistica;

posizione geografica, in termini di prossimità sia rispetto ai mercati di sbocco delle merci, sia rispetto a un tessuto economico-produttivo di rilievo;

accessibilità veicolare e intermodale e possibile connessione con altri terminali di trasporto (porti e interporti).

In tale ottica, il Piano prevede l'incentivazione, d'intesa con le regioni, di forme di alleanze, anche di rete, tra aeroporti che già rivestono un ruolo strategico nel settore e gli altri scali che potrebbero operare collegamenti di *federaggio* verso i primi e/o collegamenti *point to point*.

Peraltro, si evidenzia che, avendo il Piano previsto quale condizione per il riconoscimento dell'interesse nazionale degli aeroporti, unitamente al riequilibrio economico finanziario tendenziale, anche la specializzazione di ruolo degli stessi aeroporti, gli scali che intendano rafforzare la propria specializzazione nel settore cargo potranno avviare progetti di sviluppo nel settore, in raccordo sia con le Regioni sia con gli altri aeroporti interessati a costituire alleanze di rete.

In particolare, per gli aeroporti di Firenze e Pisa il Piano ha previsto l'esigenza di realizzare forme di integrazione per poter rispondere efficacemente alla do-

manda di traffico espressa dal bacino regionale, rafforzando e potenziando le connessioni tra le due infrastrutture.

La gestione integrata dei due scali, infatti, è stata ritenuta indispensabile al fine del riconoscimento del ruolo di particolare rilevanza degli stessi nella prospettiva di ottimizzazione degli investimenti e di garanzia del miglior servizio al territorio. In assenza di detta integrazione verrebbe meno la capacità delle due infrastrutture di cogliere le nuove opportunità del mercato che, secondo le previsioni degli esperti, si presenteranno per il territorio toscano. Tale processo di integrazione risulta già avviato con la nuova società di gestione unica per entrambi gli aeroporti nata dalla fusione per incorporazione della precedente società di gestione dello scalo di Firenze in quella di gestione dello scalo di Pisa. In questo quadro, è rimessa alla libera politica commerciale degli scali la scelta di favorire la specializzazione di ruolo dei singoli aeroporti, anche nel trasporto cargo, in considerazione delle potenzialità dei territori nei quali insistono, delle esigenze delle imprese locali e dei mercati nazionali ed esteri.

Il Piano, pertanto, avendo dettato linee programmatiche di sviluppo di tutta la rete nazionale in un'ottica di insieme, non ha operato scelte dirigistiche in un settore quale il trasporto cargo, in cui sono prevalentemente il mercato e la capacità delle infrastrutture logistiche associate a quelle aeree a determinare la nascita di *hub* dedicati a tale trasporto. Le condizioni per la nascita di un *hub* toscano per le merci dipendono essenzialmente dalle scelte gestionali che nel caso di specie, essendo in capo ad una stessa società, possono essere dettate non più da logiche conflittuali e campanilistiche, ma da piani di crescita e sviluppo integrati.

Quanto all'ottenimento di fondi europei, i nuovi Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree di cui alla Comunicazione 2014/C 99/03 prevedono la possibilità di aiuti al settore sia per il funzionamento che per gli investimenti, purché ricorrano una pluralità

di requisiti cumulativi di compatibilità con il mercato interno: contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune, necessità dell'intervento statale, adeguatezza della misura di aiuto, effetto di incentivazione, proporzionalità dell'aiuto e prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri. Ricorrendo tali requisiti, gli aiuti al funzionamento e agli investimenti, siano essi provenienti da risorse pubbliche nazionali o dall'UE, sono considerati compatibili con le regole europee.

Circa la destinazione dei fondi europei agli aeroporti, questa ha luogo sulla base degli specifici strumenti finanziari previsti da norme e procedure definite a livello europeo. La verifica della sussistenza delle condizioni richieste per l'erogazione di tali risorse è effettuata dagli organismi preposti sulla base di istruttorie e valutazioni dei progetti presentati dai soggetti interessati. In particolare, per quanto riguarda il finanziamento delle reti TEN-T, lo stesso potrà essere chiesto qualora dovessero essere pubblicati bandi per finanziamento di opere che, per tipologia, possano interessare i due scali toscani.

Anche a livello nazionale, le risorse finanziarie destinate al settore sono previste da norme nazionali o regionali che dettano i criteri degli investimenti. La politica generale seguita sia a livello europeo che nazionale è quella di una razionalizzazione della spesa nel settore, con una sempre maggiore apertura al capitale privato e una riduzione degli interventi pubblici.

Infine, quanto all'ultimo quesito, segnalo che in data 8 luglio 2013, con delibera n. 543, la giunta regionale Toscana ha espresso parere favorevole sulla compatibilità ambientale del progetto di ampliamento a tre corsie Firenze-Pistoia; nelle prescrizioni e raccomandazioni, ha chiesto al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di valutare la possibilità di prescrivere l'adozione del limite di velocità a 100 km/h nei tratti di

autostrada A11 che attraversano i Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Prato e Pistoia.

Il successivo 2 agosto, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale del MATTM ha quindi emesso giudizio positivo di compatibilità ambientale, con parere n. 1314, sul progetto di ampliamento dell'A11; nell'ambito delle prescrizioni, ha esteso l'istituzione di un tavolo tecnico e ha stabilito che, in attesa dei risultati di tale tavolo, si debba applicare un limite di velocità di 110 km/h nei tratti autostradali dell'A11 indicati dalla regione Toscana.

Peraltro, già nel 2011 il MIT aveva fatto presente ad alcuni Sindaci della regione Toscana di non poter accogliere, per difetto dei presupposti giuridici, la richiesta di limitare la velocità sui tratti autostradali posti nei rispettivi comuni, evidenziando che l'elemento di cui tener conto non è la velocità, bensì la percorrenza annua totale delle diverse categorie di veicoli a motore; ha altresì aggiunto che tale limite non produrrebbe significativi effetti sui mezzi pesanti, dotati di velocità più basse, i quali invece « contribuiscono in consistente percentuale alle emissioni PM10, ed inoltre incrementerebbe i tempi di percorrenza delle altre categorie di veicoli, con maggiori probabilità di congestione del traffico ed incremento generale dei livelli di emissione... ».

A seguito dei confronti avvenuti tra Autostrade per l'Italia e MATTM, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale del MATTM ha integrato il proprio parere sulla A11 emesso nel 2013, eliminando un valore limite di velocità massima ma prevedendo la stipula di un Protocollo Operativo tra ASPI, regione Toscana, ARPAT ed Enti locali per la verifica dei dati contenuti nel SIA e per la definizione degli interventi da attuarsi in caso di superamento di detti limiti. Si è attualmente in attesa del Decreto di Compatibilità Ambientale, da emanarsi da parte del MATTM di concerto con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, relativamente al progetto di ampliamento alla terza corsia della A11.

ALLEGATO 2

5-04636 Vallascas: Privatizzazione della società Saremar e disciplina dei collegamenti marittimi con le isole minori della Sardegna.

5-04905 Pili: Salvataggio e ristrutturazione della società Saremar e disciplina dei collegamenti marittimi con le isole minori della Sardegna.

5-06670 Pili: Affidamento del servizio di continuità territoriale marittima con le isole minori della Sardegna, anche alla luce della richiesta di concordato preventivo per la società Saremar.

TESTO DELLA RISPOSTA

Rispondo congiuntamente alle interrogazioni degli onorevoli Vallascas e Pili in quanto vertono su medesimo argomento.

Faccio presente che la mancata attuazione delle norme di cui alle leggi nazionali n. 166 del 2009 e n. 163 del 2010, nonché di quanto sancito dall'Accordo di Programma Stato-Regioni del 3 novembre 2009, le quali prevedevano l'iter per il riassetto della disciplina dei collegamenti marittimi pubblici a carattere regionale fra la Sardegna e le proprie isole minori, è dipesa esclusivamente dalla circostanza che la regione Sardegna non ha avviato nei tempi previsti le procedure per la privatizzazione, non consentendo, pertanto, il trasferimento delle risorse economiche messe a disposizione dalla citata legge n. 166 del 2009 per lo svolgimento dei servizi in argomento.

Inoltre, la stessa Regione impose nel 2011 alla Saremar l'esercizio di rotte di collegamento con il continente che successivamente furono oggetto di procedura di infrazione da parte della UE e che determinarono l'emanazione della Decisione – C/2013/9101 final – del gennaio 2014. Per effetto di tale decisione, Saremar ha dovuto restituire oltre 10 milioni di euro, il che ha determinato il dissesto economico della società.

A seguito dell'apertura della procedura di concordato preventivo, si è resa impos-

sibile l'applicabilità delle norme sopracitate, che prevedevano, nell'ambito della privatizzazione, la cessione del compendio aziendale (divenuto indisponibile) e la stipula del contratto di servizio per la gestione delle rotte, quali presupposti per fruire del finanziamento statale. Peraltro non è stato possibile formulare altre ipotesi di salvataggio per la società Saremar conformi con la normativa europea in materia di compatibilità di aiuto di Stato.

È quindi intervenuto il legislatore nazionale che, al fine di garantire la continuità territoriale tra la Sardegna e le proprie isole minori, ha approvato la legge n. 125 del 6 agosto 2015, di conversione del decreto-legge n. 78 del 2015, che, all'articolo 8, comma 13-septies, ha previsto che le risorse di cui al comma 16, lettera c), dell'articolo 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, possono essere utilizzate a copertura degli oneri annuali di servizio pubblico relativi al contratto di servizio stipulato all'esito dell'affidamento del predetto servizio sulla base di una procedura di gara aperta e non discriminatoria, nel rispetto delle norme nazionali ed europee di settore e nei limiti di quanto necessario per coprire i costi netti determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico individuati dallo stesso contratto; tale gara dovrà essere gestita dalla regione Sardegna.

Aggiungo che, l'articolo 1, comma 485, della legge di stabilità 2016 ha integrato il citato articolo 8, comma 13-*septies*, prevedendo la possibilità di utilizzare, entro il 30 giugno 2016, le risorse stanziato nel limite di 6,5 milioni di euro per assicurare i servizi di collegamento marittimo attualmente convenzionato con la Regione, anche tramite la prosecuzione del contratto con la marittima Saremar.

Tutto ciò premesso, nel ricordare che il MIT è competente in questa materia esclusivamente ai fini dell'erogazione contabile per la regione Sardegna dei fondi statali inderogabilmente fissati dalla sopracitata normativa per il compimento dei servizi in argomento, faccio presente che rispetto alla questione dell'evoluzione della vicenda

Saremar si è, ad oggi, unicamente a conoscenza che la regione Sardegna, con proprie delibere approvate nel corso del 2015, stabiliva il termine del 31 dicembre 2015 per la cessione di tutti i beni aziendali della Saremar, con conseguente estinzione della società e quindi conseguente impossibilità di procedere alla sua privatizzazione.

Per completezza d'informazione, quanto alla proroga in capo alla Saremar, specifico che in realtà i dodici anni si riferiscono alla durata del nuovo contratto di servizio da stipularsi fra la regione Sardegna e l'acquirente di Saremar, che si sarebbero dovuti calcolare agli esiti della procedura di privatizzazione, la quale non si è mai effettivamente realizzata.

ALLEGATO 3

5-06571 Barbanti: Necessità di misure volte al rilancio del porto di Gioia Tauro.**5-06831 Barbanti: Necessità di misure volte al rilancio del porto di Gioia Tauro, con particolare riguardo al superamento del commissariamento.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente alle interrogazioni dell'onorevole Barbanti in quanto vertono su analogo argomento.

In risposta ai quesiti sul commissariamento del porto di Gioia Tauro, informo che dal 6 novembre 2015 l'incarico di Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro è rivestito dal C.V. (CP) Andrea Agostinelli, nominato con decreto ministeriale del 5 novembre 2015 per un periodo non superiore a sei mesi; in forza dello stesso decreto, il Commissario straordinario è coadiuvato dal Commissario straordinario aggiunto, nella persona del C.F. (CP) Davide Barbagiovanni Minicullo, già Commissario straordinario dell'Ente dal 4 maggio al 5 novembre 2015.

Circa le paventate difficoltà derivanti dal commissariamento dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, evidenzio che il Commissario straordinario esercita pienamente le funzioni del Presidente, coadiuvato peraltro dal Commissario aggiunto. Come argomentato dal decreto di nomina, le suddette cariche sono rivestite da soggetti che offrono la massima garanzia di idoneità in quanto, rispettivamente, Comandante del porto di Reggio Calabria il primo, e Comandante del porto di Gioia Tauro ed ex Commissario il secondo.

Per ciò che attiene alla diversificazione delle attività del porto, evidenzio che il Piano Regolatore del Porto di Gioia Tauro, adottato a seguito del parere del Comitato Portuale il 17 settembre 2010, individua più funzioni diversificando le attività nel-

l'area portuale tenuto conto di quanto già presente allo stato di fatto e di quanto atteso per il naturale sviluppo economico generale del porto.

In particolare, la tabella che allego agli atti riporta le specifiche attività strategiche e le caratteristiche fisiche del porto e del retroporto (*vedi allegato*).

Dai dati riportati in tabella, si evidenzia la polifunzionalità del porto che per sua natura ha la potenzialità di accogliere molteplici attività. Infatti, la disponibilità di grandi spazi a ridosso sia delle banchine portuali che nell'area retroportuale conferma l'unicità del porto di Gioia Tauro quale fulcro della logistica nazionale e internazionale. Si aggiunga che anche il Piano Strategico Nazionale della portualità e della Logistica, evidenzia l'opportunità che per il porto di Gioia Tauro si creino attività alternative e complementari al solo *transshipment*. Il Piano indica due strategie parallele: la Zona Economica Speciale (ZES) e il collegamento ferroviario lungo la direttrice tirrenica e quella adriatica per consolidare i possibili flussi di merci verso i bacini di consumo del Mezzogiorno e del Centro-Nord. Per quanto riguarda il traffico non containerizzato, attività specifiche possono essere sviluppate nei porti del sistema calabro che si affacciano sulla costa Ionica della Calabria, e che costituiscono basi ideali per i Ro-Ro lungo le direttrici dal Maghreb alla Turchia e alla Siria e ai Balcani.

Quanto al quesito sulle possibili iniziative, anche normative, ricordo che il comma 367 della legge di stabilità 2016 è intervenuto in materia di tassa di ancoraggio e di accise introducendo, in via sperimentale per il triennio 2016-18, la possibilità di riduzione o l'esenzione della tassa di ancoraggio nei porti sedi di Autorità portuale ove si sia registrato, nell'anno precedente, un volume di traffico di contenitori movimentati in operazioni di trasbordo superiore all'80 per cento del volume complessivo dei contenitori movimentati nello stesso porto. L'eventuale riduzione o esenzione è applicabile alle navi porta-contenitori adibite a servizi regolari di linea impiegate in traffici internazionali ed è deliberata annualmente dalla competente Autorità portuale. Con decreto MIT, da adottarsi entro sessanta giorni dall'approvazione del rendiconto generale delle autorità portuali interessate, sarà assegnata alle predette autorità la quota a carico dello Stato di copertura degli oneri di esenzione richiamati, nel limite massimo complessivo di 3 milioni di euro annui. Lo stesso comma introduce una riduzione delle accise sui prodotti energetici nel limite di spesa di 1,8 milioni di euro. La riduzione è applicata nei predetti porti per le navi che fanno esclusivamente movimentazione dentro il porto e manovre strumentali al trasbordo merci all'interno dello stesso. Con decreto MEF-MIT saranno disciplinate le modalità di attuazione della riduzione delle accise in parola.

Circa le eventuali iniziative da assumere sulla destinazione dell'iva e dei dazi doganali, queste saranno oggetto di attenta valutazione da parte del Governo, ferma restando l'opportunità che il porto di Gioia Tauro sviluppi altre attività oltre al *transshipment*.

Da ultimo, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha evidenziato che « la tariffa a *container* » praticata dalla Mecenter Container Terminal S.p.A. (M.C.T.) nei confronti dei propri clienti costituisce un'estrinsecazione dell'autonomia aziendale di cui essa gode nello svolgimento delle operazioni portuali che, si ricorda,

sono state privatizzate a seguito dell'emanazione della legge n. 84 del 1994. Di fatti, la M.C.T. conduce in regime di concessione demaniale marittima il terminal di *transshipment* di contenitori e carichi unitizzati presso il porto di Gioia Tauro secondo il perimetro normativo dettato dall'articolo 18 della citata legge n. 84 del 1994, il quale assimila tale strumento concessorio ad una concessione/contratto, nell'ambito della quale la pubblica amministrazione e l'operatore economico privato intervengono in posizione di equioridinazione; una volta verificato in sede istruttoria, da parte della Pubblica Amministrazione procedente, il possesso dei requisiti prescritti dalla vigente legislazione pubblicistica settoriale e stipulato l'atto concessorio, l'operatore terminalista esercita la propria attività di impresa in regime di diritto privato, ove non residua spazio alcuno per un intervento regolatorio pubblico (neppure in materia di tariffe da praticarsi all'utenza), essendo ciò contrario ai vigenti principi ordinamentali in materia di intrapresa economica privata in settori ordinari.

Per quel che concerne il termine « revisione », si evidenzia che lo stesso costituisce un'espressione atecnica se correlata alla materia delle concessioni del demanio marittimo e portuale. Di revisione si può parlare solo nei termini di cui all'articolo 24 del Regolamento di esecuzione al Codice della navigazione applicabile, secondo costante giurisprudenza amministrativa, anche agli atti concessori stipulati ai sensi dell'articolo 18 (concessioni per terminal), e cioè nell'ambito di un procedimento ad istanza del concessionario medesimo il quale, in presenza di nuovi investimenti, di interventi infrastrutturali con oneri a proprio carico ovvero di mutate prospettive di traffici, ecc., chieda alla Pubblica Amministrazione una modifica del perimetro concessorio in termini di durata, di nuove opere ecc., a condizione che non siano intaccate le caratteristiche essenziali dell'*opus*.

Se per « revisione » si intende invece un procedimento sanzionatorio inteso alla decadenza totale o parziale della vigente

concessione per terminal a motivo di un ipotetico inadempimento del concessionario, per il quale la Regione non è titolare di alcuna competenza, si sottolinea che l'atto concessorio vigente (n. 1/96 del 29 maggio 1996) stipulato dall'allora competente Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, prescrive, all'articolo 2, l'obbligo per la società concessionaria di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 6, comma *d*), punti 1 e 2 dell'Accordo di Programma sottoscritto il 29 luglio 1994 tra il Ministero del bilancio e della programmazione economica, il già Ministero dei trasporti e della navigazione, la regione Calabria e Contship S.p.A. e cioè, sotto il profilo delle *performance*, una movimentazione a regime pari a circa un milione di TEUS e la creazione di non meno di 450 nuovi posti di lavoro; obiettivi, questi, conseguiti pacificamente dalla M.C.T.. Qualunque modifica di tali obblighi negoziali inseriti nell'atto concessorio, proprio a motivo della sua ricordata natura giuridica di concessione/contratto, deve essere conve-

nuta negoziabilmente con la parte privata. Potrebbe tuttavia ipotizzarsi la richiesta della presentazione, da parte di M.C.T., di un nuovo « programma di attività » di cui al comma 6, lettera *a*) del citato articolo 18, che tenga conto dei rilevanti interventi infrastrutturali eseguiti negli anni di vigenza della concessione da parte dell'Autorità Portuale, che hanno comportato la fruibilità di nuovi spazi operativi a terra e di banchine in linea con le rinnovate esigenze operative dello *shipping* mondiale. Qualora presentato, il nuovo « programma di attività » dovrebbe successivamente formare oggetto di un nuovo Accordo di Programma tra le pubbliche amministrazioni centrali e locali e l'operatore economico privato, originariamente coinvolti nella sottoscrizione di quello datato 29 luglio 1994, i cui contenuti sarebbero successivamente trasfusi in un atto concessorio suppletivo che fissi i nuovi obblighi a carico della società concessionaria derivanti dal citato strumento di programmazione negoziata.

ALLEGATO

ALLA RISPOSTA ALLE INTERROGAZIONI 5-06571 E 5-06831 BARBANTI

ATTIVITÀ STRATEGICHE DEL PORTO DI GIOIA TAIRO.

1 - le funzioni commerciali terminalistiche - *container* e autoveicoli nuovi già presenti nel porto attraverso lo storico ruolo di *terminal* di trasbordo (*transshipment*);

2 - la funzione commerciale terminalistica delle Autostrade del Mare, nei quadro generale della creazione di alternative al traffico commerciale su gomma Nord-Sud;

3 - la funzione commerciale non terminalistica - logistica e interportuale con la realizzazione del nuovo *Terminal* intermodale (GATE);

4 - la funzione industriale, o più propriamente produttiva con gli ampi spazi presenti nel retroporto di competenza di questo ente, già presente attraverso vari insediamenti di piccola dimensione.

CARATTERISTICHE FISICHE DEL PORTO E DEL RETROPORTO.

CARATTERISTICHE FISICHE DEL PORTO DI GIOIA TAURO	DIMENSIONI
Banchine	5.193m
Per transshipment containers	3.362 m
Per transshipment automobili	384 m
Per traffico commerciale e passeggeri	991 m
Per darsena e servizi	257 m
Pontoni	200 m
Area totale terminal containers	1.800.000 mq
Area Piazzale per lo stoccaggio containers	1.500.000 mq
Area totale terminal automobili	275.000 mq
Area Piazzale per lo stoccaggio automobili	240.000 mq

CARATTERISTICHE FISICHE DEL RETOPORTO	DIMENSIONI
Aree per attività portuali	165.000 mq
Aree per servizi, attrezzature portuali e strutture complementari	300.000 mq
Aree per terminal intermodale	380.000 mq
Aree per attività industriali	750.000 mq
Aree per attrezzature collettive viabilità, verde ecc.	200.000 mq

ALLEGATO 4

5-06720 Arlotti: Gestione dell'aeroporto delle Marche «Raffaello Sanzio», anche alla luce della grave situazione di dissesto finanziario della società di gestione aeroportuale Aerdorica.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta alla questione relativa al finanziamento con risorse pubbliche di una società in dissesto finanziario, evidenzio che la Prefettura di Ancona, con nota del 28 settembre 2015, trasmetteva a diverse Amministrazioni, tra le quali il MIT, la legge della regione Marche n. 21 (pubblicata sul B.U.R. del 17 settembre 2015) che, all'articolo 1, autorizza a favore dell'Aerdorica S.p.A, una spesa, nel limite massimo di 3 milioni di euro, a titolo di compensazione degli oneri di servizio e a fronte degli oneri connessi ai relativi investimenti.

Il successivo 9 ottobre, i competenti uffici del MIT informavano la Prefettura di ritenere che la suddetta legge regionale poteva porsi in contrasto con l'articolo 6, comma 19, della legge 30 luglio 2010, n. 122 di conversione del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, evidenziando che gli interventi di natura economico – finanziaria dalla stessa previsti avrebbero potuto essere configurati dalla Comunità europea come un illegittimo aiuto di stato. In seguito, la Prefettura, con nota del 13 ottobre 2015, ha provveduto all'inoltro della nota MIT alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per gli affari regionali, autonomie e sport, per le valutazioni e le eventuali determinazioni di competenza.

Per quanto concerne, invece, l'eccezione sollevata dall'interrogante circa la procedura di privatizzazione posta in essere dalla Aerdorica S.p.A., informo che la stessa, il 25 settembre 2015, comunicava di essere pervenuta alla determinazione di intraprendere una trattativa privata, arti-

colata in una ricerca di mercato ed una seguente gara informale, volta all'individuazione della proposta contrattuale più adeguata, per la dismissione di una quota non inferiore al 51 per cento del capitale sociale detenuto da enti pubblici, principalmente dalla regione Marche.

Come da prassi consolidata, i competenti uffici del MIT hanno chiesto al MEF, e anche all'ENAC in quanto Amministrazione preposta all'attività di vigilanza e di controllo sui gestori aeroportuali ai sensi dell'articolo 704 del Codice della navigazione, di far conoscere il proprio parere in merito alla procedura di privatizzazione presentata dalla società di gestione in argomento.

In merito a tale richiesta, sia 15 ENAC che il MEF hanno espresso parere negativo.

Pertanto, i predetti uffici del MIT, condividendo le osservazioni formulate sia da ENAC che da MEF, hanno provveduto, con nota del 19 novembre 2015, a comunicare alla società di gestione Aerdorica che per l'alienazione delle quote del proprio capitale sociale detenute da enti pubblici, doveva attivare una procedura conforme a quanto disposto dall'articolo 2, commi 3 e 4, del decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione 12 novembre 1997, sottolineando che un'operazione che abbia ad oggetto il trasferimento di proprietà della maggioranza pubblica del capitale della società deve necessariamente passare attraverso l'espletamento di una gara ad evidenza pubblica.

Quanto all'attività posta in essere dall'ENAC, lo stesso ente riferisce che, già in

data 16 luglio 2015, ricordava alla società che le modalità di cessione di quote di capitale comportanti la perdita della posizione di maggioranza pubblica dovevano essere coerenti con le procedure ad evidenza pubblica di cui al citato decreto ministeriale, come richiamato all'articolo 4, comma 4, della convenzione n. 65 del 12 novembre 2009, stipulata tra ENAC e Aerdorica, di affidamento in concessione della gestione totale dell'aeroporto di Ancona.

Con la stessa nota, l'ente invitava la società a riferire prontamente sui fatti in questione, rammentando che una cessione di partecipazioni azionarie effettuata senza rispettare gli obblighi convenzionali

e di legge avrebbe comportato l'avvio del procedimento di decadenza della concessione di gestione totale dell'aeroporto di Ancona rilasciata ad Aerdorica S.p.A..

Da ultimo, ENAC fa presente che, se da un lato non si è mai avversata la ricerca, da parte di nuovi soci, che portasse a una riduzione da parte dei soci pubblici della partecipazione al capitale sociale, dall'altro canto è stata sempre chiaramente ribadita la necessità di porre in essere, a tale scopo, una procedura ad evidenza pubblica aderente al vigente quadro normativo. ENAC riferisce, inoltre, che ad oggi non risulta alcun passaggio effettivo a Novaport del controllo di Aerdorica.

ALLEGATO 5

5-06949 Crivellari: Misure volte alla riduzione dell'incidentalità sulla rete stradale, con particolare riferimento alla strada statale 309 « Romea ».

TESTO DELLA RISPOSTA

La strada statale 309 Romea presenta, nel tratto emiliano, una singola carreggiata con due corsie per senso di marcia e costituisce un importante asse viario sulla direttrice nord-sud per il transito veicolare tra le regioni Emilia-Romagna e Veneto.

Il tratto gestito dall'ANAS si estende dal km 0+000 sino al km 55+730 e interessa le province di Ravenna e Ferrara.

In considerazione delle caratteristiche della statale e della sua rilevanza, l'ANAS informa di aver pianificato ed eseguito, nell'ultimo quinquennio, importanti lavori di manutenzione straordinaria, che hanno riguardato le pavimentazioni, le barriere di sicurezza e la razionalizzazione di alcune intersezioni a raso.

In particolare, nell'anno 2010, sono stati ultimati i seguenti interventi:

lavori di distese generali periodiche e interventi di risanamento della sovrastruttura stradale, in tratti saltuari, tra i km 37+200 e 44+400, per un importo netto di 884,6 mila euro;

lavori di adeguamento delle barriere di contenimento in tratti saltuari, per un importo netto di 684,4 mila euro;

lavori di distese generali periodiche e interventi di risanamento della sovrastruttura stradale in tratti saltuari, dal km 44+400 al km 55+730, per un importo di 963,4 mila euro;

lavori di posa del manto d'usura ad alta aderenza con installazione della relativa segnaletica orizzontale in colato plastico a freddo, lungo la strada statale 309 diramazione dal km 0+000 al km 5+200 e

lungo la strada statale 309 dal km 0+000 al km 37+200, per un importo netto di 3,45 milioni di euro;

lavori di razionalizzazione dell'intersezione tra la SS 309 al km 8+100 e la SP via delle valli per Marina Romea, con realizzazione di piazzole di sosta nel tratto dal km 0+000 al km 19+000, ricadente nella provincia di Ravenna, per un importo netto di 1,53 milioni di euro.

Nell'anno 2011, poi, sono stati ultimati i lavori di integrazione e rafforzamento della segnaletica verticale e complementare lungo le intere tratte, per un importo netto di 2,14 milioni di euro.

Nel corso del 2012, sono stati eseguiti interventi di manutenzione ordinaria delle pavimentazioni che hanno interessato le strade statali delle province di Ferrara e Ravenna e, in parte, anche la SS 309 Romea.

Nel 2013 sono stati ultimati i seguenti interventi:

realizzazione di rotatorie al km 23+600 in località Lido degli Estensi e al km 32+400 in località Lido delle Nazioni, con razionalizzazione delle intersezioni tra i km 29+100, 35+500 e 49+000, in provincia di Ferrara, per un importo netto di 1,62 milioni di euro;

manutenzione straordinaria della pavimentazione in tratti saltuari, dal km 0+000 al km 7+000, per un importo netto di 1,31 milioni di euro.

Nell'anno 2014 sono stati ultimati, lungo il Raccordo Autostradale RA/08 Fer-

rara – Porto Garibaldi, i lavori di rafforzamento della pavimentazione stradale in tratti saltuari, nonché gli interventi di manutenzione straordinaria finalizzati al risanamento superficiale delle pavimentazioni, tra cui quelli eseguiti lungo la statale in argomento in tratti saltuari, tra i km 25+000 e 11+000, per un importo lordo di 660 mila euro.

Infine, nel corso dell'anno 2015, sono stati ultimati i lavori di distese generali nell'ambito della rete stradale gestita dal Compartimento ANAS della viabilità per l'Emilia-Romagna, nonché interventi di manutenzione straordinaria realizzati per il risanamento superficiale della pavimentazione, in tratti saltuari, lungo la SS 309 tra i km 8+000 e km 14+000 e lungo la strada statale 309 diramazione tra i km 0+000 e 5+200, per un importo lordo di 466 mila euro.

Ai fini di un generale miglioramento delle condizioni di sicurezza lungo la statale Romea, è stato inoltre installato, dal km 1+680 al km 7+080, in prossimità della città di Ravenna, il sistema per il rilevamento della velocità media e istantanea denominato Vergilius, tarato per rilevare le infrazioni al Codice della strada commesse dai veicoli che percorrono il tratto sorvegliato, a velocità superiori al vigente

limite di 90 km/h, in modo da ridurre significativamente l'incidentalità lungo il tratto stradale interessato.

Quanto ai prossimi investimenti per la sicurezza, segnalo che la strada statale 309 Romea, facente parte dell'itinerario internazionale SGC E45/E55 (Strada di Grande Comunicazione), è inserita nello Schema di Piano Pluriennale 2015 – 2019, recentemente sottoscritto con il MIT.

In detto schema, per l'itinerario in questione è programmato, nel quinquennio 2015-2019, un investimento pari a 1.600 milioni di euro che garantirà il miglioramento delle condizioni di sicurezza mediante l'adeguamento della piattaforma stradale, la realizzazione di rota-torie e l'eliminazione di curve pericolose.

Altri interventi sui piani viabili, di minore entità, sono previsti nei prossimi piani di manutenzione straordinaria e potranno concretizzarsi sulla base delle risorse che si renderanno disponibili.

Più in generale, circa i programmi di messa in sicurezza della rete viaria statale nazionale, si evidenzia che, nel predetto Schema di Piano Pluriennale 2015-2019, sono previsti interventi di manutenzione straordinaria per un importo pari a – 8,2 miliardi, nei quali sono compresi anche gli interventi sulla strada statale 309 Romea.