

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-10721 Catalano: Misure per contrastare l'abusivismo nel settore del noleggio con conducente per trasporto di persone .....	79
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	86
5-10722 Spessotto: Tutela degli interessi nazionali in seno ai lavori della Commissione intergovernativa per il miglioramento della circolazione delle Alpi del Sud e per la convenzione ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia .....	80
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	87
5-10723 Biasotti: Sui criteri e le motivazioni sottostanti alla scelta di individuare il porto di Catania quale sede dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale .....	81
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	90
5-10724 Attaguile: Sullo stato di avanzamento delle procedure per la realizzazione dell'aeroporto nella Valle del Mela (ME) .....	82
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> .....	91
5-10725 Tullo: Sull'accesso al mercato dei servizi automobilistici di linea interregionale da parte di raggruppamenti d'impres e .....	82
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i> .....	92

##### RISOLUZIONI:

7-01175 Crivellari: Implementazione del piano Poste 2020, deterioramento della qualità del servizio postale e modello di relazioni industriali di Poste italiane.	
7-01179 Franco Bordo: Misure volte a garantire il servizio postale universale, suo potenziamento e iniziative a salvaguardia dei suoi punti di accesso ( <i>Discussione e rinvio</i> ) ...	83
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	85

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Giovedì 2 marzo 2017. — 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 13.05.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle in-

terrogazioni a risposta immediata è assicurata anche mediante la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

**5-10721 Catalano: Misure per contrastare l'abusivismo nel settore del noleggio con conducente per trasporto di persone.**

Ivan CATALANO (CI), illustra l'interrogazione in titolo ricordando che essa muove dal fatto che per diversi giorni, il

servizio di taxi delle principali città italiane, e soprattutto di Roma, è stato paralizzato da un'illegittima astensione collettiva dal lavoro, che ha determinato disagi incalcolabili a residenti e turisti. L'interruzione è stata occasionata dalle proteste contro il fenomeno dell'abusivismo del settore del noleggio con conducente.

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

Ivan CATALANO (CI), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto giacché, se è vero che la risposta non si è sbilanciata in merito alle soluzioni proposte, è anche vero che rende noto che il tavolo di discussione è stato allargato anche a chi non si è imposto con la forza scendendo in piazza e interrompendo il pubblico servizio.

Sottolinea l'importanza di non sfavore quanto recato dalle nuove tecnologie e invita il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a farsi, anzi, parte attiva per assecondare il loro sviluppo riportando al suo interno tutte le informazioni per gestire appieno la questione.

Ritiene che sia necessario arrivare a definire con certezza la materia sottolineando che si tratta di due attività ben distinte – quella del servizio taxi e quella del servizio di noleggio con conducente –, e che chi svolge l'una non può surrettiziamente svolgere l'altra.

Segnala, tuttavia, anche l'esigenza di tenere fermo il concetto di pubblico servizio. Quindi, ricordando che non gli è noto che i recenti fatti in cui vi è stata una sua interruzione abbiano portato a provvedimenti per contestare il reato di interruzione di pubblico servizio, ritiene che sia necessario discriminare chi nel corso della sua attività si macchi di simile reato rispetto a chi svolge correttamente il suo ruolo.

**5-10722 Spessotto: Tutela degli interessi nazionali in seno ai lavori della Commissione intergovernativa per il miglioramento della circolazione delle Alpi del Sud e per la convenzione ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia.**

Fabiana DADONE (M5S), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo rimarcando che in essa vengono riportate precise critiche, avanzate dal dottor Roberto Focherini – che, in qualità di unico rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha partecipato agli incontri più recenti della Commissione intergovernativa (CIG) tra Italia e Francia per il miglioramento della Circolazione delle Alpi del Sud e della relativa commissione per la convenzione ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia –, riguardanti la redazione, da parte del presidente della Commissione intergovernativa, di una proposta di convenzione ferroviaria.

Tale convenzione sarebbe dannosa per lo Stato italiano e comunque non condivisa nei termini proposti dal rappresentante ministeriale. Essa, secondo quanto da lei appreso, comporterebbe alti costi e danni economici allo Stato italiano in quanto, sottolinea, lo Stato non dovrebbe essere tenuto a mantenere, gestire, ristrutturare e sviluppare le linee ferroviarie di altre nazioni.

Conclude rimarcando che con l'interrogazione in titolo si intende conoscere quali iniziative intenda adottare con urgenza il Ministro interrogato in merito alle segnalazioni inviate dal dottor Roberto Focherini e al fine di tutelare gli interessi dello Stato Italiano, oltre che dei territori interessati dalla tratta ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia.

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

Fabiana DADONE (M5S), replicando in qualità di cofirmataria, preso atto di quanto dichiarato dal rappresentante del

Governo, si riserva di condurre le verifiche necessarie.

Intende peraltro segnalare che, al momento, ritiene ancora attendibile quanto denunciato visto che non sono state prese le distanze da chi tale denuncia ha avanzato.

Ricorda, comunque, che le realtà territoriali interessate hanno chiesto più volte di essere coinvolte ai tavoli aperti sulla materia nonché di conoscere quale fosse lo stato dell'arte della questione. Sottolinea, inoltre, che le predette realtà territoriali, ivi compresi il comune e la provincia di Cuneo nonché la regione Piemonte, cui la denuncia era pervenuta per mail, sono rimaste in qualche modo stupite che non vi siano stati chiarimenti da parte del Governo.

Esprime l'auspicio che la trattativa in favore di questa linea ferroviaria vada avanti, considerato anche quale impegno è stato profuso dai comitati presenti sul territorio. Evidenzia che i 29 milioni di euro per la ripresa dei lavori di manutenzione, di cui ha parlato il sottosegretario, sono stati, infatti, il frutto del lavoro dei comitati del territorio con il contributo dell'azione di esponenti dell'opposizione e della maggioranza.

Ricordato che il sottosegretario ha riferito che la trattativa è ad oggi sospesa, informa tuttavia che dalla regione Piemonte è stato reso noto che il 15 marzo è previsto un tavolo di discussione. Il suo auspicio è che si riesca a pervenire ad una nuova convenzione e che essa, considerata la precedente, non sia ulteriormente dannosa per lo Stato italiano.

Conclude esprimendo la speranza che l'esito delle verifiche da lei annunciate non evidenzino, contrariamente a quanto riferito, che la persona citata in precedenza era effettivamente l'unico rappresentante del Ministero e che denunce che sono poi state fatte rispondono, effettivamente, al vero.

**5-10723 Biasotti: Sui criteri e le motivazioni sottostanti alla scelta di individuare il porto di Catania quale sede dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale.**

Stefania PRESTIGIACOMO (FI-PdL), in qualità di cofirmataria, illustra l'interro-

gazione in titolo segnalando che il fatto cui ne è alla base ha suscitato fortissime proteste sul territorio.

Sottolinea che la decisione di allocare a Catania gli uffici amministrativi dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale invece che ad Augusta è stata assunta all'oscuro dei cittadini ed è sembrata un vero e proprio sopruso viste le dimensioni che il porto di Augusta ha in termini commerciali: ricorda, infatti, che quest'ultimo è definito porto *core* mentre quello di Catania, di dimensioni ben più ridotte, non lo è.

Ritiene che quando il decreto legislativo n. 169 del 2016 prevede la facoltà per le regioni di suggerire che la sede sia allocata in altro porto rispetto a quelli definiti *core*, non sia altro che la predisposizione di un cavillo per rendere possibile quanto successo al porto di Augusta per il tramite delle due note della regione Sicilia che, peraltro, contengono palesi falsità come ad esempio definire il porto di Catania porto *core*.

Rimarca che la decisione presa è frutto di ben altre decisioni politiche e ritiene che tutto ciò non sia altro che la traduzione di meri interessi politici di determinate cordate del Partito democratico siciliano e di quegli esponenti catanesi che hanno libero accesso presso il Ministro Delrio.

Ricorda che ha presentato un'altra interrogazione, la n. 4/15624, che chiede di rendere noti i bilanci dei due porti in oggetto. A suo avviso sarà quindi reso palese che mentre il porto di Augusta ha forti attivi, quello di Catania ha solo debiti dovuti a costose ristrutturazioni ingiustificate. Considerando il territorio di cui fa parte Augusta quanto ha già dovuto subire in passato, non è disposta a subire ulteriori « scippi ». Conclude avvertendo che per gli atti di cui all'interrogazione in titolo si riserva di proporre formale richiesta di accesso.

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

Stefania PRESTIGIACOMO (FI-PdL), replicando in qualità di cofirmataria, si dichiara del tutto insoddisfatta della risposta ricevuta considerato che, nell'interrogazione, è stato chiesto di rendere note l'attività di istruttoria e le motivazioni che hanno indirizzato la scelta del porto di Catania quale sede dell'autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale e che su questo la risposta tace.

Peraltro la risposta fornita contiene due informazioni che ritiene non veritiere nonché l'ammissione di un fatto quantomeno irregolare. Le informazioni che non rispondono a verità riguardano la possibilità prevista dalla legge di trasferire la sede dell'Autorità di sistema portuale da un porto *core* ad un porto non *core*, possibilità che non le risulta, e la dichiarata difficoltà per il porto di Augusta di rappresentarne la sede amministrativa, cosa senza senso se solo si pensa che lo stesso porto di Augusta, visto il suo considerevole peso commerciale, ha tutti i giorni rapporti con le più grandi società multinazionali operanti nel settore, ad esempio le società petrolifere internazionali. Quanto all'involontaria ammissione, intende riferirsi alla data di presentazione delle note del Presidente della regione Sicilia: se la prima fosse giunta in agosto, come lascia intendere la risposta fornita dal sottosegretario di Stato, essa sarebbe intervenuta in un momento in cui, presumibilmente, non era ancora vigente il decreto legislativo di riforma delle Autorità portuali. A parte il fatto che non si capisce perché se non è così rilevante ospitare gli uffici amministrativi dell'Autorità di sistema portuale Catania abbia fatto di tutto per aggiudicarsi, è convinta altresì che le motivazioni addotte non siano minimamente credibili perché affermare che il porto di Augusta non sarebbe nelle condizioni di ospitarne gli uffici è semplicemente assurdo, tanto che le sembra di intuire che sia così anche per il medesimo sottosegretario, pur costretto a riferire in questi termini.

**5-10724 Attaguile: Sullo stato di avanzamento delle procedure per la realizzazione dell'aeroporto nella Valle del Mela (ME).**

Angelo ATTAGUILE (LNA), illustra l'interrogazione in titolo con la quale si intende conoscere di quali elementi disponga il Governo circa gli sviluppi in merito alla realizzazione dell'aeroporto nella Valle del Mela (Messina) e in particolare se risulti esser stato predisposto un progetto dettagliato da sottoporre all'Enac per una sua valutazione.

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

Angelo ATTAGUILE (LNA), replicando, pur ringraziando per le informazioni ricevute, continua a ritenere molto importante la presenza di un aeroporto nel territorio di Messina e della Valle del Mela in quanto, di fatto, in Sicilia vi sono solo due veri aeroporti – Palermo e Catania – che però, orientati come sono ai collegamenti con i territori di loro interesse, non risultano rispondere alle esigenze messinesi in vista dello sviluppo di un piano turistico dedicato. Ricorda, infatti, che deve essere anche tenuto conto del turismo con le isole Eolie che, specie in estate, dà luogo ad un'attività turistica ed economica rilevante.

Conclude confermando l'intenzione di tornare a discutere sulla questione qualora dovessero presentarsi occasioni favorevoli quali, ad esempio, il consolidamento della proposta da parte della multinazionale indiana ricordata nell'interrogazione in titolo.

**5-10725 Tullo: Sull'accesso al mercato dei servizi automobilistici di linea interregionale da parte di raggruppamenti d'impresa.**

Emiliano MINNUCCI (PD), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo ricordando che essa muove dalla

recente approvazione, presso la Commissione affari costituzionali del Senato, di un emendamento che introduce modifiche sostanziali alla disciplina che regola l'accesso al mercato dei servizi automobilistici di linea interregionale, con particolare riferimento allo svolgimento di tali servizi in forma di raggruppamento di imprese.

Sottolinea che la nuova disposizione prescrive un termine di 90 giorni a decorrere dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto entro il quale le aziende operanti nel settore dovranno adeguarsi – pena la decadenza dell'autorizzazione per lo svolgimento del servizio – dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, nei successivi 90 giorni, deve effettuare le opportune verifiche e che per effetto della disposizione, le autorizzazioni sui servizi automobilistici di linea sulle tratte interregionali potranno essere concesse solo a raggruppamenti di imprese guidati da « operatori economici la cui attività principale è il trasporto di passeggeri su strada ».

Segnala altresì che nel corso dell'esame alla Camera del suddetto articolo, è stato accolto come raccomandazione un ordine del giorno del collega Boccadutri, fortemente critico in merito alla disposizione introdotta che lede il diritto di libera attività di impresa e concorrenza, pregiudica la certezza del diritto e legittimo affidamento degli operatori economici sulla normativa vigente – sulla cui base le aziende costruiscono e programmano i loro investimenti – e viola la concorrenza nel settore dei servizi automobilistici regionali di competenza statale, riducendo l'offerta di servizi ai passeggeri. Peraltro i conseguenti disagi per l'utenza sembrano colpire soprattutto i più giovani, come sembrano dimostrare i molti commenti postati sui *social network*.

Pur dichiarandosi consapevole che l'amministrazione e la politica si trovano ad affrontare fenomeni totalmente nuovi ritiene, tuttavia, che non sia opportuno innalzare barriere. Conclude chiedendo di conoscere quali urgenti iniziative intenda assumere il Governo, per quanto di com-

petenza, per garantire l'accesso al mercato delle linee interregionali da parte di riunioni di imprese, anche attraverso la promozione di opportune modifiche della norma in questione, nel pieno rispetto dei diritti degli utenti ad accedere a servizi più efficienti a costi vantaggiosi, secondo i più elevati standard di sicurezza internazionali e assicurando piena tutela ai lavoratori del settore.

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

Emiliano MINNUCCI (PD), replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara pienamente soddisfatto della risposta ricevuta dal rappresentante del Governo.

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

**La seduta termina alle 13.45.**

#### RISOLUZIONI

*Giovedì 2 marzo 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.*

**La seduta comincia alle 13.45.**

**7-01175 Crivellari: Implementazione del piano Poste 2020, deterioramento della qualità del servizio postale e modello di relazioni industriali di Poste italiane.**

**7-01179 Franco Bordo: Misure volte a garantire il servizio postale universale, suo potenziamento e iniziative a salvaguardia dei suoi punti di accesso.**

*(Discussione e rinvio)*

La Commissione inizia la discussione delle abbinate risoluzioni.



Michele Pompeo META, *presidente*, come richiesto, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Diego CRIVELLARI (PD) nell'illustrare la risoluzione a sua firma, richiama il ruolo fondamentale che l'azienda Poste Italiane riveste, non solo per la sua dimensione oggettiva, ma anche per la sua funzione sociale che deriva dalla tradizionale diffusione capillare sul territorio italiano.

Tale peculiare connotazione impone di valutare ogni decisione politica e di mercato che attiene a Poste con riguardo agli interessi diretti dei cittadini e, in questo ambito, particolare cautela deve essere prestata alle scelte riferite alla possibile dismissione di ulteriori quote azionarie, così come alla prefigurata ristrutturazione dell'azienda.

A suo giudizio occorre quindi affrontare in una visione ampia ed unitaria il tema della *governance* aziendale, quello della partecipazione dei lavoratori e quello del modello di organizzazione. Nello stesso tempo si deve iniziare a considerare l'ufficio postale come presidio e interfaccia tra cittadini e pubblica amministrazione, in funzione della sempre più intensa digitalizzazione del Paese.

Prende atto che il piano strategico 2015-2019 ha obiettivi ambiziosi, in termini di investimento nel digitale, della ridefinizione del servizio universale e nella previsione di un forte incremento di addetti (pari a 8.000 assunzioni). Tuttavia deve anche constatare che negli ultimi mesi – a fronte di progetti di riorganizzazione in atto – si registra un deterioramento della qualità del servizio, percepito sia dagli utenti sia dal personale dipendente e dalle loro organizzazioni sindacali.

La risoluzione vuole quindi stimolare l'Esecutivo a seguire con il massimo impegno la stesura dell'imminente nuovo piano industriale, allo scopo di un rapido

superamento delle situazioni descritte e di favorire una strategia di rilancio dell'azienda.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che il collega Bordo, impossibilitato a partecipare alla seduta odierna, si è riservato di intervenire per illustrare la sua risoluzione in una successiva seduta.

Arianna SPESSOTTO (M5S) informa i colleghi che anche la sua parte politica ha inteso presentare nei giorni scorsi una risoluzione, di cui è prima firmataria – che le risulta essere in corso di assegnazione – in merito alle questioni concernenti il servizio postale universale e la *governance* di Poste Italiane. Reputa quindi opportuno illustrarne i principali contenuti, ai fini di una prossima discussione congiunta con le risoluzioni poste all'ordine del giorno della seduta odierna.

Anche l'atto di indirizzo che ha sottoscritto muove le premesse dall'esigenza che sia assicurato un adeguato livello del servizio postale universale, di cui Poste Italiane è affidataria a fronte di una cospicua erogazione di pubblico denaro. Invece, soprattutto a seguito del cosiddetto « recapito a giorni alterni » in situazioni e ambiti territoriali particolari, i disservizi sono notevoli, anche in conseguenza del sovraccarico dei magazzini, come rilevato anche in pronunce del giudice amministrativo. Ciò a fronte di un ingiustificato aumento delle tariffe praticate.

Inoltre, si pone in evidenza come Poste Italiane risulti altresì al centro di uno scandalo legato ai controlli di qualità falsati, vicenda che ha ricevuto, a partire dal gennaio 2014, ampio risalto mediatico.

Ma l'aspetto che assume, in questo contesto, maggiore rilevanza strategica ed anche politica riguarda le scelte che – a distanza di due anni dall'avvio del processo di privatizzazione – il Governo è chiamato a compiere circa le modalità operative attraverso le quali si provvederà alla vendita di quote della società. Negli ultimi giorni, da indiscrezioni di stampa, si apprende la volontà del Governo di continuare la strada delle privatizzazioni e

restano fondate le preoccupazioni circa un possibile scorporo di Poste italiane spa con la creazione di una cosiddetta *good company*, oggetto della privatizzazione e una cosiddetta *bad company* dedita al servizio universale postale a carico dello Stato.

Infine, la risoluzione critica il piano strategico 2015-2019 presentato da Poste, in quanto la prevista progressiva chiusura di ben 455 uffici postali a livello nazionale e la riduzione degli orari di apertura in circa 608 uffici chiarisce la volontà di puntare su servizi finanziari in genere, anziché garantire il servizio universale, a scapito delle esigenze della collettività.

Sulla base di questi ragionamenti, la parte dispositiva della risoluzione reca l'impegno del Governo a bloccare una ulteriore operazione di privatizzazione di Poste italiane spa, nonché ad intervenire per innalzare il rapporto tra qualità e costi del servizio postale universale. Gli ulteriori impegni riguardano la revisione del piano industriale, al fine anche di rivedere il meccanismo di recapito a giorni alterni, a non ridimensionare eccessiva-

mente la presenza sul territorio di sportelli postali e, infine, a far luce sullo scandalo dei controlli di qualità falsati.

Altri spunti recati nella risoluzione ai riferiscono invece all'opportunità di potenziamento della logistica e della digitalizzazione dei processi, anche per garantire una presenza di Poste in settori remunerativi e in rapida crescita, come ad esempio la consegna dei pacchi legati all'*e-commerce*.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione congiunta delle proposte di risoluzione ad una successiva seduta.

**La seduta termina alle 13.55.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.55 alle 14.

## ALLEGATO 1

**5-10721 Catalano: Misure per contrastare l'abusivismo nel settore del noleggio con conducente per trasporto di persone.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Sulla problematica dei servizi di taxi e noleggio con conducente, ricordo che il Governo ha attivato appositi tavoli tecnici, con le Associazioni di categoria, con le rappresentanze dei consumatori nonché con i gestori delle principali piattaforme tecnologiche operanti nel settore, per individuare, in breve tempo, un percorso condiviso per la regolamentazione del sistema,

I lavori partono da quanto evidenziato dalle Autorità indipendenti nella materia e sono indirizzati ad una disciplina per gli autoservizi pubblici non di linea che as-

sicuri agli stessi una funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea.

In particolare, si rende opportuno adeguare l'offerta di servizi ai più moderni standard tecnologici, regolando la concorrenza e stimolando più elevati standard qualitativi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare una miglior tutela del consumatore nella fruizione del servizio garantendo una consapevole scelta nell'offerta.

Il confronto è quindi aperto e ogni valutazione appare, al momento, prematura.



## ALLEGATO 2

**5-10722 Spessotto: Tutela degli interessi nazionali in seno ai lavori della Commissione intergovernativa per il miglioramento della circolazione delle Alpi del Sud e per la convenzione ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia.****TESTO DELLA RISPOSTA**

La Commissione intergovernativa per il miglioramento dei collegamenti franco-italiani nelle Alpi del Sud (CIG) si occupa dello sviluppo dei collegamenti tra i due Stati nelle Alpi meridionali tra il valico del Fréjus (escluso) e il mare, in una prospettiva plurimodale.

In particolare, una delle iniziali competenze era quella di rivedere la Convenzione 1970 fra Italia e Francia. Ricordo che in virtù di tale vigente Convenzione, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria italiana (RFI) è responsabile al 100 per cento della manutenzione e dei relativi costi della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia, anche per la tratta in territorio francese. Pertanto, ai sensi dell'articolo 39 del decreto legislativo n. 112 del 2015, il 25 maggio 2016 si è ripreso un processo bilaterale di revisione condivisa al fine di evitare la denuncia della medesima Convenzione, ovvero per evitare – nell'interesse delle popolazioni locali, del territorio e della qualità dei servizi ferroviari in essere – che il protrarsi della situazione di stallo nelle trattative impedisca l'avvio dei lavori di adeguamento sulla linea con le risorse stanziare dal Governo italiano in Contratto di programma con RFI, 29 mln euro circa.

All'interno della CIG operano diversi organi di gestione e monitoraggio delle diverse attività in essere (lavori stradali: tunnel del Tenda; settore ferroviario: Convenzione 1970). Tutti i gruppi di lavoro hanno un responsabile cui affidare le decisioni per l'approvazione da parte della

CIG, la quale ha un Presidente di turno (attualmente dott. Violi), un vice Presidente (dott. Papale di ANAS), un segretario generale (ing. D'Alfonso di RFI) per ciascuna delle due delegazioni nazionali, oltre a un ufficio di segretariato. Fra i gruppi di lavoro, oltre a quelli del settore stradale, troviamo il gruppo di lavoro ferroviario (GdL-F) il cui responsabile italiano è l'ing. Natoli, mentre Ping. Focherini è stato membro del GdL-F insieme ad altri componenti.

Per meglio comprendere la vicenda è opportuno un breve *excursus* delle riunioni e delle note intercorse.

*Bilaterale Italia-Francia 3 Marzo 2016 a Venezia:* i Ministri decidono di dare nuovo input alle trattative e all'elaborazione di una nuova Convenzione ferroviaria che sostituisca quella del 1970, al fine di risolvere lo stallo delle trattative e dare finalmente impulso alle risorse reperite dallo Stato italiano.

*Bilaterale delegazioni CIG 25 Maggio 2016 a Parigi:* la riunione viene convocata a seguito della nota del Ministro Vidalies al Ministro Delrio con la quale i francesi inoltrano la propria versione di Convenzione. Tale documento deriva peraltro da una precedente versione già discussa con la delegazione italiana CIG Alpi del Sud negli anni 2012-2013 (dott.ssa Cappelloni e ing. Piazza per il MIT, ing. Ruiu e ing. Costagli per RFI). All'incontro del 25 maggio erano presenti, per la CIG lato Italia, il Presidente Violi e per RFI Roberto Caruso. Inoltre, nella stessa sede RFI co-

munica che in estate sarebbero stati avviati i primi lavori di adeguamento in territorio francese. Dunque, l'ing. Focherini non è stato l'unico rappresentante ministeriale presente alle riunioni sulla Convenzione 1970.

*Giugno – ottobre 2016:* il testo della Convenzione, riportante già alcune proposte di modifica italiane concordate il 25 maggio sulla base di precedenti osservazioni agli atti della CIG, viene sottoposto all'esame del GdL-Ferroviario – delegazione italiana, incluso l'ing. Focherini, su precisa richiesta del Presidente CIG; lo stesso testo viene inoltrato, sempre a giugno 2016, al Ministero degli affari esteri e alle Regioni coinvolte per opportuna conoscenza, competenza e valutazione. In data 14 e 15 settembre 2016 il GdL-F non formula osservazioni sul testo di Convenzione in esame.

*30 agosto 2016:* il Ministro Vidalies scrive al Ministro Delrio proponendo di riattivare la Commissione 1970, togliendo di fatto la competenza ferroviaria alla CIG Alpi del Sud a partire dall'istituzione di nuova Commissione. Viene poi deciso di attivare la Commissione a partire dal 2017; il 17 novembre 2016 il Ministro Delrio accoglie la proposta francese di istituire una nuova Commissione mista ferroviaria.

*28 novembre 2016:* riunione delegazione italiana preparatoria per la CIG del 5 dicembre a Parigi, presenti anche Ministero economia e finanze, Ministero affari esteri, RFI, ANAS, Regioni e gruppi di lavoro, incluso l'ing. Focherini; viene approvato il testo di Convenzione 1970 presentato e si stabilisce di darne presa atto in sede CIG per fissare un punto di partenza per l'esame successivo da parte della Commissione mista ferroviaria.

*5 dicembre 2016:* CIG prende atto del testo attualmente disponibile nelle due lingue sulla Convenzione ed effettua un ideale passaggio di consegne alla nuova Commissione mista. Tuttavia, nelle more della definizione di tale Commissione, si ritiene di poter avviare una riunione di approfondimento su richiesta del Ministero francese per il successivo 6 dicem-

bre. Anche in quell'occasione l'ing. Focherini conferma il testo di Convenzione. La riunione però non conclude l'esame del testo che viene quindi rimandato ad una riunione successiva (11 gennaio scorso).

*Riunione 11 gennaio 2017:* viene di fatto resa nulla dalla presentazione, da parte dell'ing. Focherini, di un suo proprio testo non condiviso sino a quel momento con nessun gruppo di lavoro o collega del Ministero o esponente della CIG. A valle di tale iniziativa personale i colleghi francesi interrompono la riunione e chiedono urgenti chiarimenti ufficiali al MIT, in quanto con il nuovo testo non intendono proseguire nelle trattative anche nella considerazione che lo stesso, presentato senza alcun preavviso, è diverso da quanto concordato in anni di trattative con la delegazione italiana. Si determina quindi l'interruzione delle trattative avviate con i colleghi francesi, interrompendo così l'iter avviato già da tempo per il superamento del noto problema legato alla ripartizione dei costi di adeguamento della linea ferroviaria, situazione formalizzata ad oggi in un 100 per cento per Italia e 0 per cento per la Francia. Infatti, il testo, sulla base delle indicazioni fornite dagli organi della CIG, prevedeva un criterio di ripartizione dei costi su base chilometrica, spostando quindi l'attuale riparto dei costi di 100 per cento Italia-0 per cento Francia ad un più accettabile 42 per cento per l'Italia e 58 per cento per la Francia (fonte RFI); tale ripartizione doveva essere approvata il 15 febbraio a Torino nel corso della prima riunione della Commissione mista ferroviaria, alla presenza anche delle Regioni.

Da lì, e solo dopo approvazione, sarebbe poi stato avviato il successivo iter di validazione che segue le regole di un qualsiasi Accordo internazionale e stabilito il criterio della territorialità per ogni futuro intervento sulla linea ferroviaria.

In definitiva, non risulta che la CIG e il Presidente abbiano effettuato una proposta di convenzione ferroviaria dannosa per lo Stato italiano; diversamente si è

tentato, nel cercare di perseguire l'interesse del territorio e della collettività, di mutare, d'intesa con il Governo francese e con l'approvazione preventiva di tutti gli organi della CIG e dei relativi rappresentanti istituzionali, le attuali condizioni dettate dalla vigente Convenzione 1970, che ricordiamo non prevede una scadenza nella sua applicazione.

Segnalo, da ultimo, che il 22 febbraio scorso con una nota a firma del Capo di Gabinetto del MIT indirizzata al Ministero

dell'ambiente francese è stata chiarita la posizione espressa dal Presidente della delegazione italiana della CIG Alpi del Sud, per ovviare all'eventuale fraintendimento occorso tra le due delegazioni, ribadendo, tra l'altro, che il MIT condivide la posizione del Presidente della CIG di parte italiana ed auspica una rapida ripresa degli incontri istituzionali per concludere il positivo lavoro sin qui svolto in un clima di massima collaborazione e chiarezza tra le due delegazioni.

## ALLEGATO 3

**5-10723 Biasotti: Sui criteri e le motivazioni sottostanti alla scelta di individuare il porto di Catania quale sede dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Come il Ministro Delrio ha avuto modo di riferire il 1° febbraio scorso nel corso del *question time* in Aula Camera e come ho già ho avuto modo di rappresentare nella seduta di *question time* in questa Commissione lo scorso 2 febbraio, in merito alla questione della sede è stato utilizzato un criterio uguale per tutti, quello del porto *core*.

Le Autorità di sistema portuale (AdSP) sono state costruite attorno ai porti *core* delle Reti Europee TEN T, così come previsto dalle indicazioni comunitarie, che puntano a favorire fenomeni di concentrazione e coordinamento degli investimenti infrastrutturali.

Il decreto legislativo n. 169/2016 ha previsto però la facoltà per le regioni di suggerire, per periodi anche transitori, che la sede sia allocata in altro porto; peraltro,

la previsione di cambiare sede da un porto *core* a uno *non core* è del tutto coerente con la legge di riforma della portualità.

Questo è stato il caso della regione Sicilia, che, con due note a firma del Presidente, in agosto e in settembre, ha sottolineato la difficoltà per il porto di Augusta di rappresentare la sede amministrativa.

Siccome la sede è il luogo dove si riunisce il consiglio di amministrazione e niente più, perché le direzioni amministrative rimarranno nei rispettivi porti, il Ministro Delrio ha suggerito di alternare le sedi perché è solamente un fatto di allocazione legale; infatti, la sinergia tra i due porti dovrà permettere di far lavorare molto e insieme le due sedi e di far partire finalmente gli investimenti.

## ALLEGATO 4

**5-10724 Attaguile: Sullo stato di avanzamento delle procedure per la realizzazione dell'aeroporto nella Valle del Mela (ME).****TESTO DELLA RISPOSTA**

Alcun progetto afferente alla possibile realizzazione di un nuovo scalo aeroportuale nel territorio messinese risulta pervenuto né al MIT, né all'ENAC, che è l'Ente competente in materia di valutazione delle condizioni di fattibilità tecnica delle infrastrutture aeroportuali. Si è a conoscenza del solo interesse manifestato da una multinazionale indiana ad investire in tal senso nella Valle del Mela, interesse che non si è però concretizzato in alcuna proposta di piano progettuale.

Occorre evidenziare che, anche in presenza di un piano del genere, da sottoporre comunque previamente alla verifica della fattibilità tecnica ed economica, è necessario rapportarsi alla programmazione nazionale in materia contenuta nel Piano nazionale degli aeroporti. Infatti, sulla base della rilevazione precedentemente compiuta sul sistema aeroportuale italiano e ipotizzando che non intervengano eventi di mercato significativamente diversi da quelli previsti, il complesso degli scali individuati di interesse nazionale in tale Piano appare in grado di rispondere alla crescita del traffico prospettata entro il 2030, tenuto conto degli interventi di adeguamento e potenziamento in corso, pianificati anche oltre l'orizzonte dei Master Plan aeroportuali già elaborati.

L'assetto della rete definito restituisce, infatti, un quadro di equilibrio del sistema aeroportuale su scala nazionale che, confrontato con la domanda potenziale di traffico, non mostra, al momento, necessità di ulteriori integrazioni in termini di nuovi impianti ma di potenziamenti e

sviluppi delle infrastrutture esistenti e, soprattutto, miglioramenti dell'accessibilità e delle connessioni intermodali affinché i territori possano trarre i maggiori benefici da un sistema trasportistico integrato.

Ricordo, peraltro, che gli Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree sottolineano che gli aeroporti devono essere in grado di coprire i propri costi di funzionamento e gli investimenti pubblici devono essere utilizzati per finanziare la costruzione di aeroporti efficienti sotto il profilo economico, evitando distorsioni di concorrenza e proliferazione di aeroporti economicamente non efficienti e, pertanto, occorrerebbe una specifica analisi costi-benefici in relazione alla valutazione della sostenibilità ai sensi dei medesimi orientamenti.

L'ottica in cui muoversi, infatti, in base agli indirizzi europei è di considerare la gestione aeroportuale quale attività economica rivolta alla fornitura di beni e servizi, a prescindere dallo *status* giuridico o dal tipo di proprietà (privata o pubblica) degli operatori del settore e dalle loro modalità di finanziamento.

In tale contesto, l'opportunità di realizzazione di nuove infrastrutture aeroportuali dovrebbe tener conto del generale quadro di riferimento di fattibilità tecnico-economica anche alla luce dei richiamati Orientamenti comunitari, nonché della ampia disponibilità di 6 aeroporti già riconosciuti di interesse nazionali in Sicilia, quali Catania, Palermo, Trapani, Comiso, Lampedusa e Pantelleria.

ALLEGATO 5

**5-10725 Tullo: Sull'accesso al mercato dei servizi automobilistici di  
linea interregionale da parte di raggruppamenti d'impresa.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto, il 23 febbraio scorso, durante l'esame alla Camera della legge di conversione del decreto-legge n. 244 del 2016 (cosiddetto Milleproroghe), sono stati accolti alcuni ordini del giorno finalizzati a trovare una soluzione per rimuovere ogni ostacolo alla piena attività di soggetti già attivi sul mercato dei servizi automobilistici di linea interregionale.

E infatti il Governo sta già lavorando per dare seguito agli impegni assunti con l'approvazione degli ordini del giorno.