

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Documento di economia e finanza 2017. Doc. LVII, n. 5 e Allegati (Parere alla V Commissione) (*Esame e rinvio*) 102

INTERROGAZIONI:

5-10115 Ricciatti: Sicurezza dei viaggiatori sui convogli ferroviari delle tratte marchigiane e ammodernamento del parco mezzi 112

ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta) 114

5-10126 Agostinelli: Vendita di un immobile di Interporto Marche Spa all'Azienda sanitaria regionale 113

ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta) 115

5-10324 Giulietti: Sulla possibile soppressione di servizi ferroviari Intercity e sul diritto alla mobilità degli utenti umbri 113

ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta) 116

AVVERTENZA 113

ERRATA CORRIGE 113

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 19 aprile 2017. — Presidenza del vicepresidente Vincenzo GAROFALO.

La seduta comincia alle 14.15.

Documento di economia e finanza 2017.

Doc. LVII, n. 5 e Allegati.

(Parere alla V Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, come richiesto, propone che la pubblicità dei

lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Vincenzo GAROFALO, *presidente e relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata a esaminare il Documento di economia e finanza 2017, al fine di rendere il parere alla Commissione Bilancio. Ricorda, al riguardo, che il termine per l'espressione del parere è fissato dalla Presidenza della Camera per domani, giovedì 20 aprile.

In qualità di relatore, evidenzia che il documento si articola in tre sezioni: il programma di stabilità; l'analisi e le tendenze delle finanze pubbliche, ivi compresa una nota metodologica sui criteri di formulazione delle previsioni tendenziali;

il programma nazionale di riforme (PNR). Il documento reca altresì sei allegati. Quanto alla trattazione dei profili generali contenuti nel DEF e nel programma di stabilità, che delinea il quadro macroeconomico italiano, rinvia alla documentazione predisposta dagli Uffici.

Per quanto concerne i profili di interesse della IX Commissione, oltre che il programma nazionale di riforma, rileva che risulta di particolare interesse l'allegato 3 intitolato « Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture », dove sono delineate – in continuità con quanto indicato nell'analogo allegato del DEF 2016 intitolato « Connettere l'Italia: Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica » – le strategie concernenti le diverse modalità di trasporto.

Sottolinea che la sezione del DEF dedicata al programma nazionale delle riforme (PNR) indica le azioni ritenute prioritarie dal Governo. La prima che viene citata riguarda il percorso di liberalizzazioni attraverso l'approvazione in tempi rapidi del disegno di legge annuale per la concorrenza 2015, che interviene su una molteplicità di settori, tra cui le poste e le telecomunicazioni e contiene inoltre una delega per la revisione organica della disciplina del trasporto pubblico non di linea.

Sempre nell'ambito delle azioni prioritarie si legge che « il processo di privatizzazione di società controllate dallo Stato e del patrimonio immobiliare pubblico riceverà nuovo impulso nel prosieguo di quest'anno, con l'obiettivo di conseguire, includendo anche dividendi straordinari di competenza del Tesoro, entrate pari ad almeno lo 0,3 per cento del PIL ».

Con riguardo al programma di privatizzazione, ricorda che, da ultimo, nel luglio 2016 è avvenuta l'apertura del capitale dell'ENAV ai privati per il 46,6 per cento delle azioni.

Osserva che nella tavola I.1, che elenca le azioni strategiche del PNR 2017 e i relativi tempi di attuazione, figura al n. 31 l'attuazione della riforma del sistema portuale e del piano nazionale della portualità e della logistica entro il 2017, che giudica

opportuno approfondire nel prosieguo della relazione, e al n. 42 il completamento della riforma dei servizi pubblici locali, tra i quali è ricompreso il trasporto pubblico locale, entro il 2017.

Con riguardo a questo ultimo specifico punto, ricorda che la Commissione ha esaminato il testo, in considerazione delle importanti disposizioni concernenti la riforma del trasporto pubblico locale in essa contenute, che tuttavia, a seguito della pronuncia di illegittimità costituzionale n. 251/2016, non si è trasfuso in un decreto legislativo. Sottolinea che il Governo riferisce, tuttavia, che le norme ivi contenute saranno recuperate « attraverso veicolo normativo apposito », che potrebbe forse essere già stato individuato nel decreto-legge già approvato dal Consiglio dei Ministri dello scorso 11 aprile 2017, ancora in corso di pubblicazione.

Nel PNR si evidenzia altresì, sul fronte delle entrate, che l'assegnazione delle frequenze per trasmissione di voce e dati ha comportato complessivamente incassi per circa 18 miliardi. Nel 2015 i canoni complessivi sono stati pari a circa 148 milioni, per il 70 per cento circa riferibili al settore delle telecomunicazioni, per il 29 per cento riferibile alle televisioni e solo l'1 per cento alle radio. Entro il 2018 scadranno le concessioni relative alla banda GSM e nel 2019 la concessione verso Vodafone per telefonia fissa. Le concessioni televisive nazionali scadranno nel 2032, per le televisioni locali la prima scadenza avverrà nel 2028. Altri introiti provengono dalle concessioni nel settore aeroportuale, dove le concessioni sono rilasciate, per gli aeroporti civili di proprietà dello Stato, dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC). In base ai dati comunicati per l'anno 2015 risultavano attive 46 concessioni di aeroporti a gestione totale o parziale, da cui sono stati generati complessivamente canoni per circa 105 milioni, che rappresentano la quasi totalità degli introiti del demanio aeronautico civile. Escludendo due aeroporti a gestione totale, per i quali sono in

corso di definizione le procedure per l'assegnazione della concessione, la prima scadenza sarà nel 2027.

Ancora, il PNR richiama tra le riforme in atto a scopi di semplificazione il provvedimento concernente il rilascio di un documento unico di circolazione dei veicoli, attualmente all'esame della Commissione per l'espressione del prescritto parere.

Uno specifico paragrafo del PNR (« PA digitale ») è dedicato poi all'attuazione dell'Agenda digitale. Con riferimento ad essa, nell'appendice C al Programma nazionale di riforma è riportata la notizia della pubblicazione dei due bandi per la realizzazione della rete nelle aree bianche, ossia a fallimento di mercato, raggruppate nei *cluster* C e D. Inoltre nella Appendice A del PNR, recante il cronoprogramma del Governo è richiamato il Piano banda ultra larga (obiettivo entro il 2020: copertura fino all'85 per cento della popolazione con connettività di almeno 100Mbps) con tempistica 2015-2020.

Il Paragrafo III, denominato « Investimenti e politiche settoriali » dà conto della riforma della pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture avviata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (che supera l'impostazione precedente della « Legge Obiettivo »), basata su due pilastri: rinnovata centralità della pianificazione strategica e valutazione *ex ante* delle opere. Tale impianto vede il suo fondamento normativo nel nuovo Codice degli appalti e, sul piano metodologico, poggia sulle nuove Linee Guida che indicano metodi e tecniche di valutazione *ex ante* sia dei fabbisogni infrastrutturali, sia delle singole opere, nonché i criteri di selezione delle opere da finanziare.

Il citato Codice degli appalti individua i due strumenti di pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese: il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP).

Al riguardo rileva che mentre il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica svolge la funzione di tratteggiare il quadro nazionale del sistema delle infrastrutture unitario e condiviso, il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) definisce la programmazione e la selezione delle opere, nel rispetto dei vincoli di spesa e in coerenza con obiettivi e strategie di settore tra i quali sono considerati quattro obiettivi prioritari su cui si articola la politica dei trasporti in Italia: accessibilità ai territori, all'Europa ed al Mediterraneo, mobilità sostenibile e sicura, qualità della vita e competitività delle aree urbane e metropolitane, sostegno alle politiche industriali di filiera. Secondo il documento governativo in commento, l'allegato « Connettere l'Italia » – per il cui approfondimento rinvia al seguito della relazione – rappresenta quindi il quadro di riferimento per il successivo sviluppo delle politiche dei trasporti, anticipando i fabbisogni e i progetti infrastrutturali per lo sviluppo del Paese, che saranno ulteriormente approfonditi nel primo DPP.

Tra le attività già realizzate il PNR richiama la riforma della *governance* portuale, che viene progressivamente attuata secondo un piano articolato in 10 obiettivi, tra i quali rientrano la progressiva definizione dello sportello unico doganale e dei controlli in capo all'Agenzia delle Dogane; l'accrescimento dell'accessibilità via mare e via terra degli scali mediante la semplificazione della normativa su escavi e dragaggi nonché investimenti nell'ultimo miglio ferroviario; l'avvio delle Aree Logistiche Integrate (ALI), nelle regioni in ritardo di sviluppo. Nel documento il Governo rende noto che sono in corso di definizione le Linee Guida per la redazione dei Piani regolatori Generali di Sistema Portuale (PRG) e che alla riorganizzazione dei 54 porti italiani classificati di rilevanza nazionale e internazionale farà seguito, per assicurare la coerenza con le strategie nazionali, l'istituzione del Tavolo nazionale di coordinamento delle 15 Autorità di Sistema Portuale presieduto dal Ministro delle infrastrutture.

Un secondo filone di intervento in fase di realizzazione viene richiamato in questa sede con la locuzione « cura del ferro e dell'acqua », e concerne gli incentivi al trasporto sostenibile attraverso il ricorso al trasporto ferroviario e marittimo per i traffici su scala nazionale ed internazionale.

Nella cura dell'acqua rientra il fondo Marebonus, mentre la cura del ferro comprende, tra l'altro, il contratto di programma con RFI, lo sviluppo dei *fast corridor*, il contributo Ferrobonus per il trasporto ferroviario intermodale, lo sviluppo del trasporto pubblico locale e lo stanziamento di fondi per il completamento di tram, linee metropolitane e stazioni oltre agli investimenti per il rinnovo del parco mezzi e, infine, il nuovo contratto di servizio con Trenitalia, definito a gennaio 2017 con durata decennale, per il servizio ferroviario universale, che prevede non solo il potenziamento del servizio, ma anche un piano di rinnovo del materiale rotabile. Nel suo complesso l'offerta è pari a 25,1 milioni di chilometri-treno l'anno con un incremento del 7 per cento rispetto al precedente contratto.

Con riguardo agli investimenti settoriali, in questa sezione del PNR si specifica anche che è in via di definizione la procedura Consip per l'acquisto centralizzato di 1.600 nuovi autobus a livello nazionale, che riguarderà nove lotti del valore di 255 milioni di euro complessivi, destinato al rinnovo del parco autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

Come già evidenziato in precedenza, per i profili di competenza della Commissione giudica di particolare interesse l'allegato « Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture ».

Esso infatti, nelle more della definizione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e del varo del primo Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), presumibilmente per il periodo 2017-2019, anticipa le linee strategiche del settore. In linea con il documento dello scorso anno, il Governo persegue l'intento di finanziare prioritariamente le opere infrastrutturali

che rispondano a determinati requisiti: le risorse saranno concentrate infatti sulle infrastrutture utili, snelle e condivise, che perseguano l'obiettivo dell'integrazione modale e dell'intermodalità, attraverso la valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente e con particolare attenzione ad uno sviluppo urbano sostenibile.

Sono indicate, in primo luogo, le politiche perseguite in attuazione dei quattro obiettivi strategici già indicati nel PNR, ossia accessibilità ai territori, all'Europa e al Mediterraneo; qualità della vita e competitività delle aree urbane; sostegno alle politiche industriali di filiera; mobilità sostenibile e sicura. Quanto all'accessibilità ai territori, si afferma l'esigenza di garantire livelli minimi di accessibilità anche alle aree più periferiche e meno servite dai servizi pubblici (come, ad esempio, le aree interne), sempre all'interno della macro-priorità relativa al collegamento del sistema infrastrutturale nazionale con l'Europa e con il Mediterraneo, principalmente con le reti europee TEN-T, il completamento della cui rete centrale, o rete *core*, è prevista al 2030. Quanto all'obiettivo riferito alla qualità della vita e competitività delle aree urbane, esso va letto in chiave di migliorare l'accessibilità ai principali nodi del sistema Paese: in primo luogo, le principali aree urbane e metropolitane, nelle quali si concentra la maggioranza della popolazione; quindi, i poli manifatturieri e i centri turistici e culturali; sistema economico nazionale. Il Governo si impegna ad una politica infrastrutturale nazionale che si ponga l'obiettivo di potenziare ed integrare i sistemi di trasporto, di trasporto pubblico locale e nazionale, facendo perno, in particolare, su sistemi di trasporto rapido di massa (metropolitane e tram), mobilità ciclopedonale e sfruttando le potenzialità che vengono dalle innovazioni digitali applicate alla mobilità urbana ed extraurbana per sviluppare i servizi di mobilità condivisa (es. *car-sharing* e *bike-sharing*). Analoga attenzione è riposta nella pianificazione integrata tra le politiche dei trasporti e le politiche territoriali. Quanto all'obiettivo del sostegno alle politiche in-

dustriali di filiera mette in primo piano le azioni a supporto dei poli manifatturieri e del settore del turismo, per il quale la componente accessibilità riveste un valore strategico relevantissimo, come riconosciuto anche dal recente Piano Strategico del Turismo, promosso dal MIBACT. In questo ambito si prevede anche l'adozione del Piano Straordinario della Mobilità Turistica. Quanto all'obiettivo di mobilità sostenibile e sicura, esso viene declinato nella sua accezione economica, ambientale e sociale. Sotto il profilo della sostenibilità economica, viene in rilievo il rapporto tra fabbisogni espressi dai territori, utilità ed efficienza dal punto di vista del consumo di risorse economiche e ambientali, da ponderare anche attraverso i nuovi strumenti di partecipazione e dibattito pubblico, previsti dalla riforma del Codice degli appalti. Sotto il profilo della sostenibilità ambientale, la politica infrastrutturale richiede scelte di investimento verso modalità di trasporto e iniziative progettuali che prediligano il ricorso a fonti energetiche rinnovabili e/o poco inquinanti. Infine, sotto il profilo della sostenibilità sociale rileva la funzione delle infrastrutture come strumento di inclusione sociale (periferie, aree marginali, promozione della partecipazione alle pratiche sociali, attenzione alle classi di utenti deboli e diversamente abili).

Osserva che, nel descrivere il nuovo approccio infrastrutturale, l'allegato in commento individua alcune linee di intervento principalmente relative al trasporto pubblico locale sul quale quindi intende soffermarsi in prima battuta. L'allegato dà conto ancora una volta del ritardo infrastrutturale dell'Italia con riguardo al trasporto pubblico rapido di massa. Nonostante i costi sostenuti, principalmente in attuazione della legge n. 211 del 1992, che ha assicurato, anche attraverso successivi rifinanziamenti, ingenti risorse pubbliche per la realizzazione di infrastrutture per il trasporto rapido di massa (tranvie e metropolitane innanzi tutto, ma anche ferrovie urbane) il *gap* con i principali centri urbani europei non si è ridotto. L'allegato segnala le criticità connesse all'attuazione

della citata legge, formulando rilievi non difformi da quelli presenti nella Relazione della Corte dei conti concernente lo stato di realizzazione dei sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane (legge 26 febbraio 1992, n. 211) pervenuta al Parlamento il 5 aprile 2017. Accanto a questa storica problematica il citato documento ribadisce anche la criticità concernente la vetustà del parco mezzi, rispetto alla media dei paesi europei (l'età media degli autobus italiani è di 11,4 anni contro i 8,3 in Europa) elemento che comporta il maggior uso dell'autovettura in Italia (pari al 64 per cento nelle 14 città più grandi italiane contro il 43 per cento della media europea nelle città con oltre 250.000 abitanti). Per il rinnovo del parco rotabile su gomma sono stati ripartiti tra le regioni 350 milioni di euro per gli anni 2015 e 2016 ed altri 150 sono disponibili per il triennio 2017-2019. La legge di stabilità per il 2016 ha, inoltre, stanziato 640 milioni di euro aggiuntivi per una somma complessiva pari ad oltre un miliardo di euro. La dotazione del Fondo finalizzato all'acquisto, alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale, istituito dalla legge di stabilità 2016, è stata incrementata di 200 milioni di euro per l'anno 2019 e di 250 milioni di euro per ciascun anno dal 2020 al 2033 dalla successiva legge di bilancio 2017. Il documento analizza infine l'offerta di mobilità del trasporto rapido di massa per le 14 Città metropolitane, che comprende le metropolitane, le tramvie e il servizio ferroviario metropolitano: di quest'ultimo sono dotate oggi Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Catania riconoscendo in particolare la natura strategica dei Servizi Ferroviari Metropolitan per la generalità delle città metropolitane, come complemento necessario per aggregare livelli di domanda adeguata sui servizi AVR (alta velocità di rete) nelle diverse parti del Paese.

A fronte di questa situazione sono individuate due diverse strategie di intervento volte ad affrontare energicamente le

problematiche appena descritte. Si tratta in particolare del Piano Metro e della Strategia per il rinnovo dei mezzi destinati al trasporto pubblico locale. Il Piano Metro per le aree metropolitane prevede gli interventi prioritari necessari al completamento di alcune infrastrutture di trasporto ferroviario urbano, sia metropolitano che tramviario: completamento di linee avviate, nuovi itinerari, miglioramento dei servizi e dei mezzi. In particolare, viene citato l'avvio di un progetto per migliorare l'integrazione tra le reti esistenti su ferro e tra queste e quelle su gomma, con l'obiettivo quindi di creare un sistema di trasporto collettivo nelle città metropolitane che integri le reti ferroviarie di competenza di RFI e regionali con le metropolitane e con il trasporto su gomma interurbano. La dotazione già disponibile sul Piano operativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è pari a 1,218 miliardi di euro e copre 21 interventi nelle aree metropolitane. La Strategia nazionale per il rinnovo del materiale rotabile per il trasporto pubblico locale prevede il rinnovo straordinario del parco mezzi (autobus, treni, ecc.), che consenta una riduzione significativa dell'anzianità media per raggiungere la media europea. Tale intervento è ricordato tra quelli necessari al conseguimento del *target* di riduzione del 13 per cento dei gas serra previsto dall'appendice 4 al Piano nazionale delle riforme. Si prevede che, complessivamente, nel quadriennio 2017-2020 entreranno in circolazione 210 nuovi treni, e circa 10.000 nuovi autobus sostituiranno il parco mezzi obsoleto. Si prevede inoltre la sperimentazione di modalità centralizzate di acquisto dei mezzi e la costituzione di una società specializzata nel settore del materiale ferroviario regionale, con il coinvolgimento di capitali privati per la realizzazione degli investimenti. Ribadisce che il PNR specifica che è in via di definizione, la procedura Consip per l'acquisto centralizzato di 1.600 nuovi autobus a livello nazionale, che riguarderà nove lotti del valore di 255 milioni di euro complessivi.

Una delle novità più rilevanti contenuta nell'allegato è rappresentata dall'inserimento dei percorsi ciclistici nell'ambito delle infrastrutture di primo livello del nuovo Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT). Infatti lo SNIT 2001 non comprendeva le ciclovie tra le reti infrastrutturali. L'allegato dà ampia notizia degli interventi già in essere per la realizzazione di ciclovie e segnala l'avvio dei seguenti nuovi progetti: Ciclovie Sarda; Ciclovie Magna Grecia; Ciclovie Tirrenica; Ciclovie Adriatiche e Ciclovie Trieste-Venezia.

In linea con gli indirizzi relativi all'implementazione della cosiddetta « cura del ferro », oltre al settore della mobilità urbana, l'allegato dà conto delle iniziative relative anche al trasporto ferroviario. In particolare prevede obiettivi di rafforzamento delle connessioni transfrontaliere tramite i valichi alpini e con i terminali portuali e aeroportuali, il superamento dei colli di bottiglia nonché una generale estensione della Alta Velocità di Rete (AVR).

Ai capitoli III e IV dell'allegato viene delineato il nuovo Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT). Ricorda che il sistema, originariamente elaborato nell'ambito del Piano dei trasporti e della logistica del 2001, include le infrastrutture di trasporto esistenti dedicate allo svolgimento di servizi di preminente interesse nazionale e internazionale, distinguendole in infrastrutture di 1° livello e di 2° livello. Lo SNIT non era stato integralmente implementato anche in considerazione delle disposizioni europee, concernenti sia l'elaborazione delle reti *core* sia della rete comprensive del sistema TEN-T.

Nel documento è riportata la classificazione delle infrastrutture rientranti nel primo livello dello SNIT e viene effettuata, nel capitolo IV, l'analisi dei fabbisogni infrastrutturali riferiti esclusivamente alle infrastrutture rientranti nel primo livello.

Le infrastrutture di primo livello sono suddivise secondo la modalità di trasporto (ferrovie, strade e autostrade, città metropolitane, porti, aeroporti) e comprendono, per quanto riguarda la modalità terrestre,

le reti di lunga percorrenza contenute nello SNIT 2001, cui si aggiungono gli assi ferroviari e stradali individuati dall'Unione nella rete TEN-T, le 14 città metropolitane di cui alla legge n. 56 del 2014, le 15 Autorità di sistema portuale (che includono i 57 porti di rilevanza nazionale) e i 16 aeroporti strategici, già nodi della rete *core* TEN-T. L'aggiornamento 2017 prevede altresì l'introduzione di una rete nazionale delle ciclovie, di cui fanno parte 3 itinerari ciclabili appartenenti alla rete EuroVelo, complessivamente composta da 15 percorsi che attraversano il continente europeo e che prevede più di 70.000 km di rete ciclabile.

In relazione alle sei tipologie di infrastrutture individuate (ferrovie, strade e autostrade, porti, aeroporti, città metropolitane e ciclovie) sono stati istituiti sei tavoli di lavoro tematici coordinati dalla Struttura tecnica di Missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il compito di ridefinire lo SNIT e individuare i fabbisogni, elemento imprescindibile della valutazione *ex ante*, che si baserà su due livelli di valutazione: un primo livello volto ad individuare le opere mature, di cui il primo DPP finanzierà la realizzazione e un secondo livello, che stabilirà un ordine di priorità tra tutte le opere, sia quelle « mature » che quelle di cui finanziare la progettazione di fattibilità, e che sarà basato sui richiamati criteri individuati dal documento « Connettere l'Italia » (infrastrutture snelle, utili e condivise, valorizzazione del patrimonio esistente, intermodalità e sviluppo sostenibile).

In via generale l'allegato al DEF 2017 « Connettere l'Italia » sottolinea alcuni criteri in base ai quali soddisfare i fabbisogni infrastrutturali: utilizzo della tecnologie per massimizzare le prestazioni delle infrastrutture esistenti; manutenzione straordinaria del patrimonio esistente; potenziamento dei raccordi intermodali, in particolare con la ferrovia; priorità ai progetti invariati, in corso e con obbligazioni giuridiche vincolanti; *project review* per progetti o i lotti non avviati che rispondono a fabbisogni infrastrutturali del Paese ma che sono suscettibili di ottimizza-

zione e riduzione di tempi e costi; progetti di fattibilità e valutazione *ex ante* degli interventi per i quali ci sono solo progetti preliminari o nessuna analisi, nell'ottica di verificarne la fattibilità tecnica, economica, sociale e ambientale e inserirli poi nei successivi atti di programmazione.

Con specifico riferimento alle infrastrutture di primo livello relative alla rete ferroviaria, esse sono le direttrici ferroviarie di interesse nazionale: si tratta di 48 tratte per circa 8.800 km, pari al 44 per cento della rete ferroviaria nazionale.

Quanto allo sviluppo dei servizi passeggeri ad alta velocità, l'orizzonte programmatico si apre oggi a una progressiva estensione all'insieme del territorio nazionale su tutte le principali direttrici. Si precisa tuttavia che il modello di alta velocità sinora perseguito, basato sulla realizzazione di nuove linee dedicate non possa essere replicato all'infinito, e che occorra una verifica delle possibilità di *upgrading* della rete esistente. Da questo punto di vista, l'impegno prioritario consiste nell'identificare un certo numero di direttrici ordinarie da velocizzare ai fini di aumentare i livelli di connettività e accessibilità delle regioni non direttamente connesse al sistema AV, come oggi configurato.

Al riguardo, si limita a osservare che tale nuova strategia – pur meritoriamente ispirata da una logica di contenimento di costi e tempi – rischia di penalizzare il Mezzogiorno, senza affrontare adeguatamente la tradizionale carenza infrastrutturale. Inoltre segnala – senza voler riaprire il dibattito sul ponte sullo Stretto – che nella tabella in cui sono elencati gli « interventi prioritari » (Appendice 2), nell'ambito della realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli – Palermo, è previsto al riguardo un mero progetto di fattibilità « finalizzato a verificare le possibili opzioni di attraversamento sia stabili che non stabili ».

Lo SNIT individua inoltre tre programmi di adeguamento. Il primo programma concerne lo sviluppo tecnologico delle reti ferroviarie per aumentarne prestazioni e capacità. Si prevede in partico-

lare la realizzazione di sistemi per il controllo della marcia del treno (SCMT), di segnalamento e tecnologie rivolte all'interoperabilità delle reti (ERTMS), nonché l'aggiornamento dei sistemi di telecomunicazione e GSM-R. Il secondo programma di interventi – sicurezza e ambiente – mira sia a garantire la sicurezza in galleria, che a mitigare gli impatti ambientali attraverso interventi di risanamento acustico. Il programma include anche le soppressioni dei passaggi a livello e le misure di sicurezza sotto il profilo sismico ed idrogeologico. Il terzo programma riguarda la valorizzazione turistica delle ferrovie minori in funzione della fruizione paesaggistica e dell'accessibilità ai siti di maggior interesse turistico ricettivo, intervento peraltro in linea con l'attività di valorizzazione svolta dalla Commissione da ultimo con l'approvazione in questa Camera della proposta di legge in materia di valorizzazione delle ferrovie turistiche.

Il programma strategico per lo sviluppo della rete ferroviaria include anche un insieme di interventi su singole direttrici e su reti regionali, che costituiscono lo SNIT di secondo livello. Viene inoltre ricordato il Piano Nazionale, cui sono state assegnate risorse per 300 milioni di euro, in materia di sicurezza ferroviaria diretto a favorire l'adeguamento della sicurezza delle reti ferroviarie regionali agli standard, omogenei sull'intero territorio nazionale, definiti dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (alla quale sono state trasferite le competenze in materia di sicurezza anche per tali reti ferroviarie).

Con riferimento al settore aereo, nell'allegato si interviene per riconciliare, ai fini della definizione della rete aeroportuale di primo e secondo livello dello SNIT, quanto previsto dal Piano nazionale degli aeroporti e la classificazione europea della rete *core* con riferimento agli aeroporti nazionali.

In particolare lo SNIT ricomprende i 38 aeroporti di interesse nazionale, inserendo nel primo livello i 16 aeroporti identificati come *core* nella rete TEN-T (si

tratta degli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Milano Linate, Venezia, Catania, Bologna, Napoli, Palermo, Pisa, Bari, Torino, Cagliari, Lamezia Terme, Firenze e Genova).

Nell'ambito degli interventi delineati nello SNIT sono indicati quattro programmi fondamentali: il programma cargo aereo, per sostenere il rafforzamento del trasporto aereo merci; lo sviluppo dell'accessibilità su ferro per agevolare la connessione agli aeroporti di primo livello per il tramite della rete ferroviaria; interventi per ottimizzare la capacità *air side* volti a rafforzare, a infrastruttura invariata, la capacità dell'aeroporto; interventi per la realizzazione di nuove piste e aumentare il livello di sicurezza e di *comfort* negli aeroporti.

Con riferimento al trasporto marittimo si dà conto che le 15 Autorità di sistema portuale rappresentano i nodi di primo livello dello SNIT. Il Programma Nazionale di Riforma fa specifico riferimento all'incremento di risorse per il completamento degli investimenti ai nodi-porti, interporti e piattaforme del Sud, finalizzato al potenziamento del livello di servizio sulla rete logistica nazionale e in ottemperanza all'imperativo di ridurre il divario digitale con le regioni del Mezzogiorno d'Italia.

Quanto al settore stradale e autostradale, pur non rientrando nella specifica competenza della Commissione, merita una menzione, tra le iniziative in fase di sviluppo, la trasformazione digitale delle infrastrutture di trasporto attraverso le *Smart Road*, definite come l'insieme di infrastrutture stradali che punta ai due obiettivi fondamentali di sostenibilità e miglioramento della qualità della vita. L'iniziativa, all'attenzione di un gruppo di lavoro istituito presso la Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, intende valorizzare le strade attraverso l'utilizzo delle tecnologie digitali, in ragione del basso costo marginale degli interventi di *upgrading* e digitalizzazione, che comportano invece un sensibile miglioramento della sicurezza stradale e dell'efficienza della mobilità.

Da ultimo segnala che l'allegato documento contiene anche una prima appendice (appendice 1) che riporta i programmi prioritari di intervento nel settore delle ferrovie, delle strade, degli aeroporti nonché nelle 14 città metropolitane e una seconda appendice (appendice 2) che riporta gli interventi prioritari.

Alla luce degli elementi di riflessione relativi ai vari aspetti di interesse della Commissione, si riserva di formulare una proposta di parere sulla base degli elementi che emergeranno nel corso dell'esame.

Arianna SPESSOTTO (M5S) rileva che nel documento in esame vengono esaminate solo superficialmente le linee d'azione che intende perseguire il Governo in materia di infrastrutture stradali e ferroviarie, di trasporto pubblico locale, di trasporto merci, di mobilità sostenibile, senza l'individuazione degli interventi necessari al reperimento delle risorse.

Per quanto attiene al trasporto ferroviario, osserva che il Programma nazionale delle riforme definisce la cura del ferro come un'attività in fase di realizzazione e sottolinea l'importanza del nuovo contratto di servizio, a durata decennale, stipulato con Trenitalia a gennaio 2017, quale strumento fondamentale per il conseguimento degli obiettivi di potenziamento e velocizzazione delle infrastrutture ferroviarie esistenti. A tale riguardo ritiene riduttivo delegare la pianificazione della strategia per il trasporto ferroviario a quanto stabilito nel contratto di servizio stipulato con Trenitalia, dovendo invece il Governo avere, a suo giudizio, una visione di sistema più ampia.

Sempre con riguardo al trasporto ferroviario, ricorda inoltre che l'amministratore delegato di RFI, in una recente audizione svoltasi presso la Commissione, ha rilevato l'inadeguatezza delle risorse disposte dal Governo, essendo gli stanziamenti previsti non sufficienti rispetto al fabbisogno stimato dall'azienda. Sottolinea quindi che non risulta chiara l'entità delle risorse che il Governo intende stanziare

per l'ammodernamento della rete e per gli altri interventi contenuti nel documento.

Sempre in ambito ferroviario, stigmatizza il metodo individuato nell'allegato « Connettere l'Italia » volto a svolgere una analisi della situazione attuale della rete ferroviaria, dal momento che si rinvia alle previsioni d'investimento contenute nel contratto di programma di RFI, anche in ragione del nuovo *iter* di approvazione di suddetti contratti, che, di fatto sono direttamente elaborati da RFI e proposti al Ministero. Sottolinea, al riguardo, la totale assenza del ruolo propulsore del Governo.

Rileva la discrasia tra il cronoprogramma allegato al programma nazionale delle riforme, dove si definisce come compiuto il Piano Strategico nazionale della portualità e della logistica, e l'allegato « Connettere l'Italia », nel quale si afferma che l'attuazione della riforma è ancora in corso. Osserva, al riguardo, che la riforma è ancora lontana dal perseguire gli obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento necessari a dare nuovo impulso al sistema portuale italiano e giudica fallimentare il modello di nomina individuato dal Governo, anche alla luce dell'accorpamento delle Autorità portuali, e del conseguente ampliamento dei poteri e delle responsabilità in capo ai Presidenti delle Autorità di sistema portuale, dal momento che a suo giudizio continua a non premiare la competenza dei soggetti incaricati, rispondendo esclusivamente a logiche clientelari o politiche.

Quanto al trasporto aereo, osserva che il DEF, volendo riconciliare quanto previsto dal Piano nazionale degli aeroporti con la classificazione europea della rete *core* con riferimento agli aeroporti nazionali, riconferma 38 aeroporti di interesse nazionale e 12 aeroporti di importanza strategica individuati all'interno dei 10 bacini territoriali. Come già evidenziato in sede di approvazione del Piano nazionale degli aeroporti, ribadisce che l'esistenza di 12 aeroporti di importanza strategica, rispetto ai 10 bacini individuati, non risponde a criteri di efficienza, permanendo l'anomalia del Centro Nord che vede la presenza dei 3 aeroporti di Bologna, Pisa

e Firenze. Ricorda che tale scelta risulta in contrasto anche con quanto affermato in una audizione svoltasi presso la Commissione dal Presidente dell'ENAC, che aveva evidenziato come il piano presentato dal Governo non corrispondesse alle reali esigenze di razionalizzazione e di mobilità del Paese individuate dall'ENAC, che aveva identificato 24 aeroporti di interesse nazionale in luogo degli attuali 38.

Rileva, infine, che i programmi di interventi e gli interventi prioritari individuati nelle appendici 1 e 2 dell'allegato « Connettere l'Italia » contengono, a suo parere, opere dalla dubbia utilità sociale e strategicità, per di più con un rilevante impatto ambientale. Alla luce di evidenti situazioni di scarsità delle risorse, ritiene opportuna un'attenta revisione degli interventi ivi elencati, quali, ad esempio, l'attraversamento dello stretto di Messina di cui si fa cenno nell'intervento n. 12. Auspica che sia presto disponibile il documento pluriennale di programmazione, che il Governo dovrebbe elaborare entro il mese di aprile, anche al fine di poterne valutare i contenuti e analizzare così compiutamente la strategia del Governo, dal momento che risultano in corso numerose opere che non rientrano tra quelle giudicate prioritarie per il Governo.

In ultimo, riguardo alle privatizzazioni, ribadisce la posizione fortemente contraria del proprio Gruppo, già espressa in numerose occasioni e, in particolare, negli atti di indirizzo e controllo presentati.

Michele MOGNATO (MDP) evidenzia come l'ampia relazione testimoni l'articolata e approfondita trattazione di argomenti di particolare interesse della Commissione presente nel documento in esame.

Prendendo spunto dagli elementi che il relatore ha ritenuto di portare all'attenzione dei colleghi, rileva in primo luogo come il passaggio concernente il trasporto pubblico locale faccia emergere da un lato i significativi investimenti nel settore e, dall'altro, l'esigenza di intervenire con carattere di assoluta priorità in questo ambito. La vetustà dei mezzi e la carenza

infrastrutturale, unite ai noti ritardi nell'esecuzione di opere essenziali, a suo avviso, richiedono che l'Amministrazione centrale dello Stato assuma un ruolo di decisivo impulso, eventualmente ipotizzando strumenti di pianificazione nazionale da concordare con le autonomie territoriali competenti.

Un secondo aspetto meritevole di attenzione riguarda la necessità di sviluppare l'obiettivo della mobilità sostenibile, atteso che la pressione antropica negli ambiti urbani richiede una politica di investimenti nel trasporto rapido di massa di persone e merci che consenta di dare risposte efficaci alla questione di tutela ambientale del territorio.

Ritiene altresì opportuno che nel parere che la Commissione è chiamata ad esprimere sia posto l'accento sulla necessità di sostenere la politica di incentivi e interventi che il DEF definisce come « cura dell'acqua », allo scopo di proseguire la riforma della *governance* dei porti con un vero e proprio piano di rilancio degli scali portuali e dei collegamenti marittimi. A suo giudizio, occorre prioritariamente assicurare la rapida cantierizzazione e conclusione delle opere pubbliche a supporto della funzionalità delle aree portuali, attraverso la piena disponibilità e l'efficace utilizzo dei fondi, anche di carattere strutturale, necessari per la realizzazione degli interventi programmati.

Inoltre, invita il relatore a inserire nella proposta di parere un forte richiamo agli interventi di competenza della Commissione funzionali a perseguire un processo di modernizzazione e digitalizzazione delle infrastrutture trasportistiche e principalmente di quelle stradali, che comportano un sensibile miglioramento della sicurezza stradale e dell'efficienza della mobilità, anche alla luce dei recenti incidenti verificatisi sulla rete stradale.

Infine, occorre ancora una volta stimolare l'impegno del Governo nella realizzazione del piano per la copertura della banda ultra larga anche per la parte di popolazione e territorio delle cosiddette aree bianche, ossia a fallimento di mercato.

Paolo GANDOLFI (PD), nel sottolineare positivamente la ampia e argomentata articolazione dei contenuti di interesse della Commissione all'interno del DEF, e l'indicazione degli strumenti di programmazione individuati per la realizzazione dei singoli interventi, rileva un sostanziale e condivisibile cambio di approccio metodologico nell'affrontare il tema infrastrutturale del Paese.

In particolare, evidenzia con favore la discontinuità rispetto a un passato in cui le infrastrutture, in quanto tali, erano considerate uno strumento di sviluppo economico del Paese in quanto opere pubbliche, dal momento che il DEF 2017, compiendo un significativo passo in avanti, attribuisce un valore economico anche ad altri rilevanti elementi quali la corretta pianificazione delle azioni da intraprendere, la verifica dell'efficacia degli interventi, la sostenibilità ambientale delle opere da realizzare. Osserva che in questa nuova ottica diventano parte integrante della strategia economica gli interventi volti a migliorare l'efficienza dei trasporti, senza necessariamente dover realizzare nuove e costose infrastrutture, attraverso un riordino complessivo e una valorizzazione del sistema infrastrutturale esistente, da realizzarsi anche mediante un'applicazione sempre più diffusa delle tecnologie digitali.

Ritiene fondamentale che nel parere da rendere alla Commissione Bilancio si dia conto della centralità data dai documenti di programmazione in esame al tema della mobilità urbana sostenibile, che si intreccia con quello della sicurezza della circolazione nelle città e della qualità della vita dei singoli cittadini, che spendono una larga parte della loro giornata per compiere i tragitti necessari per lo svolgimento della vita quotidiana. Evidenzia inoltre gli ingenti investimenti previsti per il trasporto pubblico locale, anche attraverso l'acquisto di nuovi autobus, e ricorda l'impegno profuso dalla Commissione nell'esame del progetto governativo di riforma del trasporto pubblico locale, auspicando

che le posizioni assunte in quella sede possano essere recepite dal Governo nel preannunciato strumento normativo.

Auspica infine che la Commissione, prima di rendere il prescritto parere, possa svolgere un adeguato dibattito degli importanti temi di proprio interesse contenuti nei documenti in esame.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, ricorda al collega Gandolfi che la Commissione, come stabilito nella scorsa riunione dell'Ufficio di presidenza, in ragione dei tempi definiti dalla Presidenza della Camera per l'esame dei suddetti documenti, ha previsto per la giornata odierna lo svolgimento del dibattito, che potrà proseguire nella giornata di domani, termine entro il quale dovrà comunque rendere il proprio parere alla Commissione Bilancio.

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

La seduta termina alle 15.10.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 19 aprile 2017. – Presidenza della vicepresidente Deborah BERGAMINI. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 15.10.

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

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

5-10115 Ricciatti: Sicurezza dei viaggiatori sui convogli ferroviari delle tratte marchigiane e ammodernamento del parco mezzi.

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

Lara RICCIATTI (MDP), replicando, osserva che l'atto di sindacato ispettivo a propria firma non aveva intenzione di mettere in discussione l'operato del macchinista né le tempistiche degli allarmi e dei soccorsi, rispetto ai quali c'è stato al contrario un ampio e positivo plauso, bensì la vetustà dei mezzi utilizzati da Trenitalia per l'esercizio delle tratte marchigiane, testimoniata anche dalla dinamica dell'inconveniente ferroviario, descritta nella risposta resa dal sottosegretario. Giudica positivamente il previsto rinnovo dei mezzi entro il 2021, che tuttavia ritiene un termine lungo a fronte dell'esigenza di garantire tempestivamente la sicurezza dei passeggeri che percorrono la rete ferroviaria marchigiana.

5-10126 Agostinelli: Vendita di un immobile di Interporto Marche Spa all'Azienda sanitaria regionale.

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

Donatella AGOSTINELLI (M5S), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatta della risposta resa dal rappresentante del Governo. Esprime invece piena soddisfazione per l'impegno assunto dalla Direzione generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del Ministero a svolgere verifiche *in loco* volte a verificare le scelte dell'interporto delle Marche. Si riserva infine di presentare ulteriori atti di sindacato ispettivo in ordine all'utilizzo, a suo giudizio non conforme alla normativa, dei contributi ricevuti dall'interporto.

5-10324 Giulietti: Sulla possibile soppressione di servizi ferroviari Intercity e sul diritto alla mobilità degli utenti umbri.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in

titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Giampiero GIULIETTI (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta resa dal sottosegretario alla propria interrogazione, presentata in un momento antecedente alla risoluzione delle problematiche in essa evidenziate.

La seduta termina alle 15.20.

AVVERTENZA

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

INTERROGAZIONI

5-10504 Culotta: Ritardo nella definizione del piano regolatore del porto di Milazzo e transito delle relative competenze alla nuova Autorità di sistema portuale.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* di mercoledì 12 aprile 2017, a pagina 165, prima colonna, il primo capoverso è sostituito dai seguenti: «Ritiene che gli obiettivi di efficientamento e implementazione della Pubblica Amministrazione possano essere meglio perseguiti con l'attuale sistema relativo alla gestione del certificato di proprietà digitale già consolidato, piuttosto che aspettare due anni per un nuovo sviluppo che dovrebbe essere fatto dalla Motorizzazione.

Segnala, inoltre, che il modello previsto dal decreto in esame obbligherebbe nei fatti il pagamento solo tramite bollettino postale, diversamente dalla situazione attuale che contempla la possibilità di utilizzare modalità di pagamento diverse.».

ALLEGATO 1

5-10115 Ricciatti: Sicurezza dei viaggiatori sui convogli ferroviari delle tratte marchigiane e ammodernamento del parco mezzi.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce Trenitalia, il 7 dicembre 2016 sul treno regionale 7901, poco dopo la partenza da Ancona e oltrepassata la parte centrale della galleria del Castellano, si è verificato un principio di incendio.

Il macchinista del treno è intervenuto tempestivamente provvedendo a disattivare i sistemi di propulsione e quindi a spegnere il principio di incendio con gli estintori di bordo. Sono stati diramati immediatamente tutti gli allarmi previsti e il Capotreno ha assistito i viaggiatori accompagnandoli a piedi fuori dalla galleria, dove – nel frattempo – erano giunti i soccorsi del 118, Vigili del Fuoco e personale ferroviario. Per quanto sinora accertato, l'inconveniente ha avuto origine dalla fuoriuscita di olio da un componente meccanico che, riversandosi su superfici

metalliche ad alta temperatura, ha provocato il principio di incendio generando soprattutto fumo.

Quanto all'ammodernamento del parco rotabili destinato al trasporto ferroviario regionale nelle Marche, nel Contratto di Servizio recentemente sottoscritto tra la Regione Marche e Trenitalia sono previsti 63,8 milioni di euro per investimenti sul materiale rotabile, dei quali 53,6 milioni a carico di Trenitalia.

Infine, è stato avviato a livello nazionale un significativo investimento per l'installazione sui veicoli di un sistema antincendio nei rotabili adibiti al trasporto passeggeri. Il piano di adeguamento prevede l'intervento su più di 3000 veicoli entro il 2021, in linea con quanto previsto dal decreto ministeriale 28 ottobre 2005, recante norme in materia di sicurezza nelle gallerie ferroviarie.

ALLEGATO 2

**5-10126 Agostinelli: Vendita di un immobile di Interporto Marche Spa
all'Azienda sanitaria regionale.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione al progetto di realizzazione della Centrale regionale del 118 e del magazzino regionale del farmaco all'interno della struttura dell'interporto Marche, la Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità riferisce che la vendita di una parte del complesso ad Asur Marche, nello specifico palazzina uffici e piazzali, è finalizzata all'incremento dell'attività interportuale in quanto il farmaco, anche deperibile, potrà essere movimentato con estrema rapidità utilizzando le modalità strada, ferro e in diretto collegamento

con la piattaforma dell'aeroporto delle Marche.

La stessa Direzione ha segnalato che l'attuale Centro Direzionale è costituito da una palazzina uffici occupata solamente per uno dei quattro piani e al suo interno non risultano ubicati servizi quali posta, banca, ristorante, bar.

Tuttavia, poiché è stato evidenziato che talune scelte sembrano non in linea con le finalità della struttura interporto, informo che la predetta Direzione procederà a svolgere ogni necessario approfondimento, comprese verifiche *in loco*.

ALLEGATO 3

5-10324 Giuliotti: Sulla possibile soppressione di servizi ferroviari Intercity e sul diritto alla mobilità degli utenti umbri.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Occorre preliminarmente ricordare che la quasi totalità dei servizi Intercity è inserita nel Contratto di Servizio stipulato tra Trenitalia e lo Stato e che, come è noto, la caratteristica di tali treni è quella di non essere economicamente sostenibili da parte di Trenitalia; pertanto, lo Stato eroga corrispettivi in coerenza con quanto stabilito nel piano economico-finanziario, inserito anch'esso nel Contratto.

Fino a tutto il 2016, il Contratto di Servizio in essere comprendeva la quasi totalità dei servizi Intercity ad eccezione di cinque coppie che erano effettuate in regime di mercato. Da molti anni, però,

questi dieci treni registravano perdite economiche estremamente rilevanti, assolutamente insostenibili per Trenitalia che – quindi – ne aveva previsto la soppressione.

In considerazione, comunque, della funzione prevalentemente sociale di tali collegamenti, rivolti anche al traffico pendolari, il MIT ne ha disposto l'inserimento nel perimetro del nuovo Contratto di Servizio media e lunga percorrenza 2017-2026, entrato in vigore il 1° gennaio scorso con durata decennale.

Conseguentemente, le soppressioni e gli eventuali tagli ipotizzati nell'atto in esame non sono stati effettuati.