

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Sulla pubblicità dei lavori	127
Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2017. Doc. LVII, n. 5-bis, Allegati e Annesso (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	127
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	131
INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:	
Sulla pubblicità dei lavori	131
5-12310 Bruno: Lavori di ammodernamento sulla ex Ferrovia centrale umbra	131
ALLEGATO 1 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	135
5-12311 Biasotti: Piano operativo triennale del porto di Taranto	132
ALLEGATO 2 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	136
5-12312 Franco Bordo: Avvicendamento alla carica di amministratore delegato di Trenitalia ..	132
ALLEGATO 3 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	137
5-12313 Gregori: Vendita di Alitalia in amministrazione straordinaria	133
ALLEGATO 4 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	138
5-12314 Dell'Orco: Incentivi per le auto elettriche	133
ALLEGATO 5 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	139

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 28 settembre 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 13.25.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata

anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2017.

Doc. LVII, n. 5-bis, Allegati e Annesso.

(Parere alla V Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che il calendario dei lavori dell'As-

semblea prevede che la discussione in Assemblea della Nota di aggiornamento al DEF avrà luogo mercoledì 4 ottobre prossimo.

Affida, quindi, alla deputata Culotta le funzioni di relatrice in sostituzione del deputato Garofalo, impossibilitato ad essere presente alla seduta,

Magda CULOTTA (PD), *relatrice*, ricorda che la Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2017 aggiorna il quadro programmatico di finanza pubblica per il periodo 2017-2020 rispetto a quello contenuto nel DEF dello scorso aprile, con riguardo alle previsioni macroeconomiche e agli obiettivi di finanza pubblica. Inoltre la Nota reca eventuali integrazioni al piano nazionale delle riforme, in risposta alle raccomandazioni sulla politica economica italiana formulate dal Consiglio europeo al termine della procedura del cosiddetto « semestre europeo ».

La Nota è corredata dagli allegati recanti: le relazioni sulle spese di investimento e sulle relative leggi pluriennali; il rapporto programmatico recante gli interventi in materia di spese fiscali; il rapporto sui risultati conseguiti in materia di misure di contrasto all'evasione fiscale e contributiva; la relazione sull'economia non osservata e sull'evasione fiscale e contributiva, nonché la Relazione al Parlamento che illustra l'aggiornamento del piano di rientro verso l'obiettivo programmatico strutturale, già autorizzato con le risoluzioni parlamentari di approvazione del Documento di Economia e Finanza 2017.

Con riguardo al quadro macroeconomico, la Nota in esame presenta una revisione al rialzo delle stime sull'andamento dell'economia italiana per l'anno in corso e per il triennio successivo rispetto alle previsioni formulate nel DEF di aprile, in considerazione dei segnali di rafforzamento dell'economia italiana emersi a partire dall'ultimo trimestre del 2016, in un contesto di crescita più dinamica a livello europeo e globale.

La previsione di crescita del PIL per il 2017 è pari all'1,5 per cento (+0,4 rispetto al DEF di aprile), per gli anni 2018 e 2019 la previsione è pari a 1,2 per cento (+0,2 e +0,1). Nel 2020 si prevede una crescita dell'1,3 per cento (+0,2). Nello scenario programmatico, la crescita del PIL reale è prevista pari all'1,5 per cento sia nel 2018 che nel 2019. Nell'anno 2020 si prevede una decelerazione all'1,3 per cento. Il diverso profilo della crescita dello scenario tendenziale rispetto al programmatico (+0,3 del PIL negli anni 2018 e 2019) è dovuto alla rimodulazione della tempistica del consolidamento fiscale, che impatterebbe diversamente sul biennio 2019-2020, sia a livello di crescita reale, sia in termini di andamento del deflatore e della crescita nominale del PIL.

Passando agli ambiti di interesse della Commissione e, nella specie, al settore dei trasporti, la Nota di aggiornamento dà conto degli interventi effettuati nel corso dell'anno, in risposta alle raccomandazioni della Commissione europea.

Le Raccomandazioni relative all'anno 2017 non prevedono, per la verità, specifici iniziative relative al settore dei trasporti e delle comunicazioni, tuttavia la Nota riporta molteplici iniziative assunte specialmente con riferimento agli obiettivi della semplificazione amministrativa e agli investimenti.

Con riferimento all'obiettivo della semplificazione amministrativa si ricorda il decreto legislativo n. 98 del 2017 – attuativo della riforma della Pubblica Amministrazione – di razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli che introduce, dal 1° luglio 2018, il documento unico di circolazione per gli autoveicoli.

L'altro aspetto fondamentale, trattato dalla Nota di aggiornamento, è quello relativo agli investimenti. Il documento ricorda la ripartizione del Fondo Investimenti (47,55 miliardi in 15 anni) di cui all'articolo 1, comma 140, della legge di bilancio 2017 (legge 232 del 2016). In base a tale legge, il Fondo ha una dotazione iniziale di bilancio di 1,9 miliardi per il

2017, 3,15 miliardi per il 2018, 3,5 miliardi per il 2019 e 3 miliardi per ciascuno degli anni dal 2020 al 2032.

Nella Nota si dà conto del fatto che nel corso del 2017 il Fondo investimenti è stato interamente ripartito, assegnando alle amministrazioni interessate le risorse per consentire l'avvio degli interventi previsti. Gli interventi finanziati sul Fondo nel periodo di 15 anni riguardano, per oltre 19 miliardi trasporti, viabilità, mobilità sostenibile, sicurezza stradale, riqualificazione e accessibilità delle stazioni ferroviarie.

Tra questi interventi figurano quelli per investimenti relativi alla rete ferroviaria (per oltre 10 miliardi).

Sempre con riferimento agli investimenti il documento dà conto dello sviluppo di sinergie tra ANAS S.p.A. e il gruppo Ferrovie dello Stato (FS), previste dall'articolo 49 del decreto-legge n. 50 del 2017 che permetteranno, tra l'altro, di aumentare gli investimenti di almeno il 10 per cento (rispetto al 2016) sia nel 2017 che nel 2018, attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale. L'operazione si realizzerà tramite il trasferimento a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. delle azioni di ANAS S.p.A. mediante un aumento di capitale di FS per un importo corrispondente al patrimonio netto di ANAS (nel bilancio 2015 il patrimonio netto risulta pari a circa 2,9 miliardi). Con la stessa norma si dettano le specifiche societarie, legali ed economiche per perfezionare il trasferimento delle quote societarie.

Sotto il profilo normativo la Nota di aggiornamento ricorda inoltre i numerosi interventi, operati attraverso il decreto-legge n. 50 del 2017 volti ad innovare sensibilmente alcuni segmenti e modalità specifiche del trasporto, attraverso uno stimolo agli investimenti.

Con riferimento al Trasporto pubblico locale la nota dà conto dei seguenti interventi: la nuova disciplina concernente il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto

pubblico locale di cui è fissato in via normativa l'importo e rispetto al quale sono rideterminati i criteri e le modalità di assegnazione (articolo 27, commi 1-8); la separazione delle funzioni di regolazione, indirizzo, organizzazione e controllo da quelle di gestione del trasporto pubblico locale e regionale. La norma stabilisce, inoltre, che, qualora il gestore uscente o uno dei concorrenti sia controllato o partecipato dall'ente affidante o sia affidatario in via diretta o in house, l'ente locale o la Regione affidante deve obbligatoriamente servirsi di una stazione appaltante per la procedura di affidamento del servizio di trasporto (articolo 27, comma 12-*quater*); l'istituzione, a cura delle regioni, di specifici bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale e relativi enti di governo. I bacini sono articolati in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio (articolo 48, commi 1, 4); il conferimento in uso agli enti di governo dei bacini, delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali di proprietà degli enti pubblici associati, i quali costituiscono società (con soggetti esclusivamente pubblici) cui affidare la gestione delle reti (articolo 48, comma 2); l'attribuzione all'Autorità di regolazione dei trasporti del compito di definire regole generali per le procedure di scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale (articolo 48, commi 6 e 7); la possibilità, per le imprese affidatarie del servizio di trasporto pubblico locale, di ricorrere alla locazione di materiale rotabile per il trasporto ferroviario e alla locazione senza conducente di veicoli per il trasporto su gomma a condizione che i veicoli abbiano un'anzianità non superiore ai 12 anni e purché la locazione abbia una durata pari o superiore ad un anno (articolo 27, comma 9).

Sempre con riferimento al settore del trasporto pubblico locale, la Nota di aggiornamento dà per imminente l'emanazione, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 1, commi 613-615, della legge n. 232 del 2016, del Piano per la mobilità sostenibile che prevede un investimento

complessivo, comprensivo del cofinanziamento, pari a 6.167 milioni per il periodo 2019-2033 e del decreto interministeriale che interverrà per aumentare la competitività delle imprese nella filiera del trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto, per un finanziamento complessivo di circa 202 milioni.

Con riferimento al trasporto ferroviario la Nota di aggiornamento ricorda: le disposizioni specifiche per rafforzare la sicurezza ed individuare nuove forme di coinvolgimento di Rete Ferroviaria italiana (RFI) nella gestione del patrimonio infrastrutturale (articolo 47 del decreto-legge, n. 50 del 2017), per mettere in sicurezza le linee regionali, tramite la stipula di apposite convenzioni con le Regioni interessate; la riprogrammazione, da parte del CIPE, del 50 per cento delle risorse disponibili in favore di Grandi Stazioni Rail, al fine di consentire il completamento del Programma Grandi Stazioni (o per il compimento di opere ulteriori).

Vengono altresì segnalate le misure per l'incentivazione del traffico ferroviario delle merci in ambito portuale, prevista dall'articolo 47, comma 11-*quater* del decreto-legge n. 50 del 2017 e l'ulteriore finanziamento (35 milioni per il 2018) di progetti volti a potenziare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria, attraverso nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti nonché di servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia (20 milioni per il 2018).

In attuazione poi dell'articolo 1, comma 866, della legge n. 208 del 2015 che ha previsto l'istituzione di un Fondo finalizzato all'acquisto diretto, anche per il tramite di società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica e al miglioramento dell'efficienza energetica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale, con il decreto ministeriale 10 agosto 2017 sono stati assegnati 660 milioni di euro previsti dalla citata disposizione per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario per il trasporto

regionale o regionale metropolitano per il periodo 2017-2022. Considerate le somme provenienti dai Fondi sviluppo e coesione per tale programma di rinnovamento e riqualificazione complessivamente si arriva ad una spesa di 2 miliardi e 400 milioni.

Per quanto riguarda gli interventi che saranno sottoposti prossimamente all'esame parlamentare si ricorda lo schema di Contratto di Programma 2017-2021 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e R.F.I. S.p.A. approvato dal CIPE nella seduta del 7 agosto 2017.

Con riguardo agli ulteriori interventi in materia di trasporti la nota ricorda il primo Piano della Mobilità Turistica che integra il Piano Strategico del Turismo del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e gli interventi contenuti in « Connettere l'Italia » l'allegato al DEF 2016 elaborato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ha riconosciuto i poli turistici come elementi costitutivi della rete del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) e lo schema di decreto legislativo avente ad oggetto disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo n. 169 del 2016 riguardante la riforma delle autorità portuali, che è pervenuto alle Camere (A.G. 455).

Passando al settore delle comunicazioni, con riferimento all'attuazione del Piano banda ultra larga del Governo e, in particolare, con riferimento all'obiettivo di assicurare la realizzazione dell'infrastruttura nelle aree a fallimento di mercato (cosiddette aree bianche), il documento dà conto dello stato delle gare, curate da Infratel, per la realizzazione della rete nelle aree bianche: a giugno 2017 è stato firmato il contratto per la realizzazione di una rete a banda ultra larga nelle cosiddette aree a fallimento di mercato in 6 Regioni (Abruzzo, Molise, Lombardia, Emilia Romagna, Toscana e Veneto) con l'aggiudicatario, Open fiber SpA; è stata effettuata l'aggiudicazione provvisoria della seconda gara che riguarda le aree a fallimento di mercato delle Regioni Piemonte, Valle D'Aosta, Liguria, Friuli Venezia Giulia, Umbria, Marche, Lazio, Cam-

pania, Basilicata, Sicilia e della Provincia autonoma di Trento; si prevede entro la fine dell'anno la terza gara relativa alle regioni Puglia, Calabria e Sardegna.

Il Piano Banda Ultra Larga per le aree bianche ha richiesto l'assegnazione di 2,2 miliardi per gli interventi di immediata attivazione.

Il 7 agosto 2017 il CIPE ha inoltre assegnato al Ministero dello Sviluppo economico, per interventi a sostegno della domanda, 1,3 miliardi a valere sulle risorse del Fondo di Sviluppo e Coesione. Con lo stesso atto il CIPE ha approvato il finanziamento di 2,1 miliardi nelle « aree grigie » che comprendono anche risparmi derivanti dai ribassi d'asta nelle due prime gare e dalla minore esigenza di risorse per le aree bianche, rispetto a quanto in precedenza previsto.

In conclusione, considerato che il provvedimento all'esame comprende un numero di interventi ed iniziative imponente, si riserva di formulare una proposta di parere sulla base degli elementi che emergeranno nel corso dell'esame.

Michele MOGNATO (MDP) segnala, in aggiunta agli elementi illustrati dalla relatrice, come sia a suo avviso meritevole di attenzione la parte del provvedimento in titolo che riguarda il piano di azione di privatizzazione, per il quale si indica uno slittamento conseguente ai necessari aggiornamenti e analisi aggiuntive legati all'insediamento del nuovo vertice di Poste italiane nonché all'accorpamento di Anas in Ferrovie dello Stato.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.40.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.40 alle 13.50.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 28 settembre 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 13.50.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche mediante la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

**5-12310 Bruno: Lavori di ammodernamento sulla ex
Ferrovia centrale umbra.**

Adriana GALGANO (Misto-CIpI), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo nei termini riportati nel testo depositato.

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

Adriana GALGANO (Misto-CIpI), replicando, segnala che effettivamente il rappresentante del Governo ha già avuto occasione di rispondere a interrogazioni sulla ex ferrovia centrale umbra, che è stata oggetto di diversi atti di sindacato ispettivo, in ragione del fatto che questa è fonte di notevole irritazione per moltissimi utenti umbri.

A sua memoria, relativamente ai finanziamenti dei lavori il Ministro Delrio aveva promesso la disponibilità di centoventi milioni di euro per la linea Perugia-Terni. Peraltra, segnala che a causa delle sue

carenze infrastrutturali il prodotto interno lordo umbro, negli ultimi anni, ha registrato una diminuzione di circa il 20 per cento. Sottolinea che il servizio che si può assicurare con il trasporto su ferro non è certamente interamente sostituibile, in termini anche di qualità, con il trasporto su gomma e comunque non è considerato come tale dall'utenza.

Critica che non sia ancora stato reso disponibile un cronoprogramma dei lavori per gli interventi previsti sulla linea ferroviaria e annuncia che si farà personalmente carico, insieme alla comunità degli utenti che non cessa di protestare, di chiedere alla presidenza della regione Umbria i necessari chiarimenti in merito. Conclude osservando, però, che i tre anni di cui si sente spesso parlare, per il completamento dell'opera, rappresenta un tempo troppo lungo.

5-12311 Biasotti: Piano operativo triennale del porto di Taranto.

Vincenza LABRIOLA (FI-PdL), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo.

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

Vincenza LABRIOLA (FI-PdL), replicando, ritiene che la risposta del rappresentante del Governo non è soddisfacente in quanto elude il quesito centrale posto nell'interrogazione, e cioè quanto sta facendo e cosa intende ancora fare il Governo per sostenere il porto di Taranto considerato che il Mezzogiorno, e particolarmente la Puglia, potrebbero avere un ruolo strategico per la realizzazione delle nuove «vie della seta», grazie alla loro posizione geografica favorevole soprattutto a seguito alla realizzazione del nuovo corridoio per il passaggio di navi di grandi dimensioni nel canale di Suez.

Osserva che la risposta del Governo si sofferma su altri temi, certamente impor-

tanti, come la riqualificazione urbana e la criticità ambientale senza, tuttavia, esplicitare le intenzioni relative a strumenti che, ritiene, sarebbero di grande impulso economico per questo territorio come, ad esempio, la creazione in via prioritaria di una zona economica speciale (Zes) per la città di Taranto, che darebbe ossigeno all'economia gravemente deficitaria, richiesta di impegno del Governo che, peraltro, è stata oggetto di un apposito Ordine del Giorno (n. 9/04601/089) di cui è cofirmataria.

5-12312 Franco Bordo: Avvicendamento alla carica di amministratore delegato di Trenitalia.

Michele MOGNATO (MDP), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo nei termini riportati nel testo depositato.

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

Michele MOGNATO (MDP), replicando, ritiene che la risposta del rappresentante del Governo, per quanto puntuale e articolata, non possa essere ritenuta soddisfacente. Sottolinea che alla notizia dell'avvicendamento dell'amministratrice delegata di Trenitalia, la stampa associava contrasti con i vertici di Ferrovie dello Stato concernenti i processi di privatizzazione riguardanti Trenitalia. Ricorda, peraltro, che quanto accaduto ha spinto la IX Commissione, su proposta del suo presidente, a considerare necessario convocare in audizione il presidente di Ferrovie dello Stato.

Infine, per ciò che riguarda quanto riferito sugli indirizzi del Governo sulle privatizzazioni, ritiene che la risposta sia un po' oscura mentre risulta ben più chiaro quanto scritto, nero su bianco, nel Documento di economia e finanza e nella connessa Nota di aggiornamento 2017.

**5-12313 Gregori: Vendita di Alitalia
in amministrazione straordinaria.**

Stefano FASSINA (SI-SEL-POS), illustrando l'interrogazione di cui è cofirmatario, pur segnalando che è notizia recentissima che Ryan Air non parteciperà più alle procedure previste dal commissariamento di Alitalia per la vendita della società aerea italiana, ricorda tuttavia che nelle dichiarazioni fatte in passato dal suo responsabile si è adombrato il forte rischio che in realtà Alitalia sarebbe stata venduta per lotti realizzando un vero e proprio « spezzatino ».

A tal proposito osserva, infatti, che il secondo bando di gara non esclude con certezza che vi siano offerte per l'intero perimetro di attività. L'interrogazione è quindi volta a conoscere le intenzioni del Governo circa la sua volontà di escludere che la compagnia aerea Alitalia venga venduta « a pezzi » a vari acquirenti e se, in tale contesto, permanga l'intenzione, manifestata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nel corso della sua audizione di fronte alle Commissioni riunite IX Trasporti e X Attività produttive della Camera il 19 luglio 2017, di intervenire nel capitale di Alitalia per preservare l'unitarietà della vendita.

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

Stefano FASSINA (SI-SEL-POS), replicando, ritiene che la risposta del rappresentante del Governo non è soddisfacente e che, peraltro, sembra smentire quanto dichiarato dal Ministro Delrio nel corso della citata audizione dinanzi alle Commissioni parlamentari del 19 luglio scorso quando aveva invece assunto l'esplicito impegno di evitare una vendita per parti separate non escludendo l'intervento dello Stato. A tal proposito sottolinea, infatti, che laddove nella risposta del Governo si evidenzia la possibilità offerta dal bando di presentare alternativamente offerte per

il lotto unico ovvero per le singole attività di *aviation* e *handling* altro non vuol dire se non che può avvenire una cessione di tipo « spezzatino », cosa che lo preoccupa assai.

In ultimo, riferendosi alle osservazioni del rappresentante di Governo circa i costi sostenuti dai contribuenti italiani durante la fase in cui, qualche decennio fa, Alitalia apparteneva al settore pubblico, rileva che nell'ultimo decennio Alitalia è stata una società privata cosa che però che non ha impedito che altri pesanti oneri finissero a carico dell'Erario e quindi dei contribuenti.

5-12314 Dell'Orco: Incentivi per le auto elettriche.

Michele DELL'ORCO (M5S), illustrando l'interrogazione in titolo, ricorda il quadro ambientale del nostro Paese in cui le emissioni di gas serra attribuite al settore dei trasporti sono cresciute moltissimo. Forte inquinamento che viene affrontato con misure inadeguate, come ad esempio le domeniche ecologiche, mentre si registrano casi emblematici come quello del cosiddetto « *dieselgate* ». Soluzioni più efficaci passano, a suo avviso, attraverso la diminuzione dei veicoli con motori diesel in circolazione, l'adozione di programmi di trasporto pubblico e collettivo, l'incremento dell'utilizzo di energia meno inquinante ed elettrica.

Senza voler ricordare Stati europei tradizionalmente più virtuosi del nostro, segnala che anche l'India ha intrapreso una strada verso l'utilizzo dei motori elettrici al posto di quelli a combustibile tradizionale. Con l'interrogazione si intende quindi sapere se il Ministro interrogato intenda assumere iniziative per stanziare nella prossima manovra di bilancio adeguate risorse al fine di incentivare l'acquisto e l'utilizzo delle auto elettriche, anche attraverso l'implementazione e la realizzazione del piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici.

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

titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, ritiene del tutto insoddisfacente quanto affermato dal rappresentante del Governo giacché l'interrogazione recava due precise domande a cui non si è data risposta.

Esse concernevano il sostegno e l'incentivazione dell'utilizzo dei veicoli elettrici chiedendo al Governo se, nell'ambito delle politiche riguardanti la mobilità sostenibile, se ha l'intenzione di effettuare appositi interventi nella prossima legge di bilancio sia a favore dell'acquisto di veicoli elettrici che per la realizzazione di un'efficace rete di colonnine di rifornimento elettrico e per l'implementazione del relativo piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici.

A tal proposito rileva che quanto riferito in merito dal rappresentante del Governo riguardi la realizzazione di strutture di rifornimento, solo in alcune regioni e in numero limitato, essenzialmente in contesti autostradali. Osserva che il nostro Pa-

ese non faccia adeguati sforzi sia in termini di programmazione che sul versante del monitoraggio e controllo. Sottolinea che altri Stati fanno molto più del nostro e, ad esempio, provvedono a realizzare infrastrutture di rifornimento anche sulle strade della rete ordinaria.

Peraltro, per quanto riguarda i veicoli a combustibile non tradizionale, sembra che l'Italia continui a puntare sul gas, tecnologia che è da ritenersi ormai già obsoleta: d'altra parte, sottolinea, non crede che sia un caso se la maggiore azienda automobilistica del Paese, la FIAT, non ha nemmeno un modello ibrido. In conclusione, ritiene che l'Italia stia perdendo un'occasione non solo in termini di miglioramento ambientale ma anche sul piano dello sviluppo tecnologico ed economico, essendo sufficiente ricordare come i maggiori produttori delle modernissime batterie per gli autoveicoli elettrici non siano italiani.

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

La seduta termina alle 14.25.

ALLEGATO 1

5-12310 Bruno: Lavori di ammodernamento sulla ex Ferrovia centrale umbra.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Sulla ex Ferrovia centrale umbra ho già avuto modo di riferire in occasione di diverse sedute di sindacato ispettivo.

L'accordo sottoscritto il 19 giugno scorso tra Regione Umbria, Umbria TPL e Mobilità Spa e RFI prevede la realizzazione, da parte di RFI in nome e per conto di Umbria TPL e Mobilità SpA, degli interventi necessari al potenziamento ed ammodernamento della ferrovia centrale umbra per un costo complessivo di 51 milioni di euro, già finanziati dal Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020.

Nello specifico gli interventi previsti riguardano il rinnovo dell'armamento ed adeguamento della sede ferroviaria sulle tratte Umbertide – Città di Castello, Ponte Felcino – Perugia Ponte San Giovanni,

Papiano – Marsciano e Todi – Massa Mortara, nonché la sistemazione della frana Rosceto ed il potenziamento ed ammodernamento funzionale della intera rete.

La tempistica legata a questi lavori teneva conto dei limitati spazi temporali lasciati dallo svolgimento del servizio commerciale. La decisione di chiudere l'intera rete FCU il 12 settembre scorso è stata assunta da Umbria TPL e Mobilità SpA in attesa dell'effettuazione di tutti i lavori necessari al ripristino delle condizioni di sicurezza della circolazione dei treni. Rimane, comunque, attuale l'esigenza di contrarre i tempi di ripristino e, in stretta collaborazione con la Regione, lo stato dei lavori verrà attentamente monitorato.

ALLEGATO 2

5-12311 Biasotti: Piano operativo triennale del porto di Taranto.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito agli interventi di sviluppo nell'area di Taranto il Dipartimento per le politiche di coesione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha fatto presente che il decreto-legge 5 gennaio 2015, n. 1, e relativa legge di conversione, ha previsto che l'attuazione degli interventi funzionali a risolvere la situazione di criticità ambientale, socio-economica e di riqualificazione urbana, riguardante la città e l'area di Taranto, sia disciplinata da uno specifico Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS).

Il Contratto, sottoscritto in data 30 dicembre 2015, persegue l'obiettivo di realizzare una serie di interventi nel campo delle infrastrutture portuali e dei trasporti, della sanità e dell'ambiente, della rigenerazione urbana, dell'edilizia scolastica e beni culturali e della riqualificazione dell'arsenale di Taranto.

L'attuazione del Contratto è entrata nel vivo a partire dai primi mesi dell'anno 2016 e l'articolazione del programma di interventi si è modificata con la definizione e selezione di nuove proposte progettuali.

Al 30 giugno 2017, il Programma prevede n. 33 interventi per un importo pari a 882,2 milioni di euro.

Su proposta dell'Autorità Portuale di Taranto quale soggetto attuatore, si segnalano le seguenti iniziative aventi ad oggetto progetti di sviluppo in favore del porto di Taranto, in corso di realizzazione:

intervento per il dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del porto di Ta-

ranto, per un importo pari a euro 82.999.730,00; l'ultimazione dei lavori è prevista per settembre 2018;

piastra logistica integrata nodo infrastrutturale porto di Taranto, per un importo pari a euro 219.144.000,00;

riqualificazione del molo polisettoriale – nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto – tratto di ponente, per un importo pari a euro 14.000.000,00; è in corso la verifica del progetto definitivo da parte di organismo certificato. Inoltre, è in corso la predisposizione degli atti di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva, la direzione dei lavori ed il coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione. Successivamente sarà avviata la procedura per l'appalto dell'esecuzione delle opere;

riqualificazione del molo polisettoriale del porto di Taranto – ammodernamento della banchina di ormeggio, per un importo pari a euro 75.000.000,00; in particolare, quanto all'ammodernamento della banchina di ormeggio, i lavori, che hanno interessato 1200 metri di banchina a partire dalla testata del molo polisettoriale, sono stati ultimati nei tempi contrattuali a giugno 2017. Il collaudo statico è stato emesso in data 28 luglio e lo scorso 18 settembre si è provveduto alla presa in consegna anticipata dell'opera da parte della stazione appaltante. Per quanto attiene invece alla riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del molo polisettoriale – adeguamento area Terminal Rinfuse i lavori sono in fase di esecuzione. In particolare, sono in corso le demolizioni delle strutture esistenti e gli scavi. L'ultimazione dei lavori è prevista entro il mese di novembre 2018.

ALLEGATO 3

5-12312 Franco Bordo: Avvicendamento alla carica di amministratore delegato di Trenitalia.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il gruppo FS ha comunicato che il recente avvicendamento dei Vertici di Trenitalia va inquadrato nel percorso di sviluppo industriale dell'Azienda.

In particolare, ha evidenziato quanto segue.

Il mandato del precedente Consiglio di Amministrazione di Trenitalia era incentrato sulla realizzazione di rilevanti operazioni straordinarie; in tale ottica, il ruolo di amministratore delegato della società era stato affidato alla dott.ssa Barbara Morgante che aveva maturato in *holding* una lunga e qualificata esperienza nel ruolo di Direttore centrale strategie, nel cui ambito rientrava anche la responsabilità per la realizzazione di operazioni di natura straordinaria. Per lo stesso motivo, era componente del CDA l'Ing. Marco Gosso, oggi Amministratore Delegato di Mercitalia rail, società oggetto di una delle operazioni citate dagli Onorevoli interroganti.

Il precedente Consiglio ha efficacemente concluso il mandato ricevuto, avendo portato a compimento importanti iniziative industriali e societarie:

lo scorporo della Divisione Cargo che ha portato alla nascita, lo scorso gennaio, del Polo Mercitalia;

il rinnovo del Contratto di Servizio con lo Stato 2017-2026 relativo ai treni intercity; tale contratto ha comportato un rinnovo e rilancio di un servizio di grande importanza per la mobilità dei passeggeri sul territorio nazionale;

l'ingresso della società nel mercato ferroviario britannico con l'acquisizione di uno tra i primi operatori ferroviari locali.

Nel periodo di mandato, i vertici di Trenitalia hanno inoltre assicurato il raggiungimento di positivi risultati, in termini sia economici che industriali.

Concluse positivamente le operazioni pianificate, Ferrovie dello Stato ha ritenuto ora opportuno focalizzare l'operatore ferroviario sul rafforzamento dei propri processi e al presidio operativo dei singoli business, affidandone la responsabilità ad Orazio Iacono, ingegnere di lunga esperienza e già responsabile della Divisione Passeggeri Regionale di Trenitalia.

In ragione e in riconoscimento delle sue capacità, Barbara Morgante ha assunto l'incarico della neonata Direzione per la *Governance* delle partecipazioni estere del Gruppo FS.

Tale scelta è divenuta improcrastinabile alla luce della crescita della presenza estera del Gruppo – il fatturato realizzato oggi fuori dai confini nazionali rappresenta il 15 per cento del totale – che impone la necessità di evolvere la strutturata organizzativa da azienda nazionale verso modelli tipici di una multinazionale.

Infine, in relazione alle ipotesi legate alla quotazione in borsa di società appartenenti al perimetro del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sono in corso i necessari approfondimenti di carattere tecnico.

ALLEGATO 4

5-12313 Gregori: Vendita di Alitalia in amministrazione straordinaria.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La procedura di vendita relativa alle attività aziendali facenti capo al gruppo Alitalia in amministrazione straordinaria è stata autorizzata dal Ministro dello sviluppo economico il 28 luglio scorso in conformità alle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge n. 55 del 2017; il successivo 1° agosto la gestione commissariale delle società in amministrazione straordinaria Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. (di seguito, « Alitalia ») e Alitalia Cityliner S.p.A. (di seguito, « Cityliner » e, congiuntamente ad Alitalia, le « Società in A.S. ») ha avviato la procedura di cessione dei relativi complessi aziendali mediante la pubblicazione di un bando.

La suddetta procedura è in corso di svolgimento e i partecipanti sono impegnati nello svolgimento delle attività *due diligence* sui complessi aziendali oggetto di cessione.

La procedura di vendita è stata predisposta tenendo conto dell'esito di un invito alla raccolta di manifestazioni di interesse per la presentazione di proposte funzionali alla definizione del programma della procedura di amministrazione straordinaria, pubblicato nel maggio scorso e degli approfondimenti svolti dai Commissari straordinari, anche alla luce degli interessi pervenuti.

Come indicato nel bando, nell'ambito della procedura potranno essere presentate offerte per l'acquisto, alternativamente, delle seguenti attività aziendali facenti capo alle Società in A.S.:

le attività aziendali unitariamente considerate – cosiddetto Lotto Unico- ovvero:

le attività *aviation* – cosiddetto Lotto Aviation –, costituite, in particolare,

dai beni e rapporti giuridici destinati alle attività di trasporto aereo delle Società in A.S., ivi comprese le manutenzioni;

le attività di *handling* – cosiddetto Lotto Handling –, costituite, in particolare, dai beni e rapporti giuridici delle Società in A.S. destinati allo svolgimento dei servizi in aeroporto per l'assistenza a terra a terzi.

Nell'ambito della procedura, come sopra articolata, saranno considerate preferibili, in caso di sostanziale parità di condizioni complessive, le offerte che avranno ad oggetto il Lotto Unico.

Il termine di ricezione delle offerte vincolanti è fissato alla metà del mese di ottobre; seguirà lo svolgimento di una fase di negoziazione e la presentazione di offerte migliorative.

Sulla base di quanto sopra, anche nell'ipotesi di eventuale cessione separata dei lotti Aviation ed Handling, peraltro individuati sulla base delle manifestazioni di interesse pervenute, è esclusa una cessione cosiddetta « spezzatino ».

Dunque, la priorità è quella di realizzare la ricollocazione di Alitalia sul mercato nel rispetto delle norme sulla concorrenza: Alitalia è e deve rimanere una compagnia privata, e l'impatto per il bilancio dello Stato deve essere ridotto al minimo indispensabile. Ciò non solo per rispettare le regole europee, ma soprattutto perché abbiamo numerose evidenze di quali siano stati in passato i risultati anche della gestione pubblica dell'azienda, e i costi conseguenti sostenuti dai contribuenti italiani.

ALLEGATO 5

5-12314 Dell'Orco: Incentivi per le auto elettriche.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

L'approvazione del Piano Nazionale infrastrutturale per gli impianti di ricarica dei veicoli elettrici (PNire) ha rappresentato un elemento innovativo a livello nazionale e comunitario, anche se ha avuto un *iter* approvativo molto complesso (Conferenza Unificata, CIPE e Presidenza del Consiglio dei Ministri).

Inoltre, sempre in tema di attuazione del Piano Nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, così come richiamato nella sezione delle « *Policy* di sviluppo », su proposta MIT è stata prevista l'introduzione del divieto di sosta e fermata negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici in ricarica.

Tale azione concorre all'attuazione del richiamato Piano nazionale, insieme all'emanazione dei primi Piani Urbani e Regionali della Mobilità Elettrica, indispensabili per una corretta pianificazione e integrazione con le politiche di mobilità sostenibile, oltre che all'attuazione di un progetto europeo finanziato nell'ambito del programma CEF per l'infrastrutturazione della rete autostradale nazionale con circa 200 infrastrutture di ricarica veloci e ultraveloci

Quanto agli aspetti finanziari finalizzati all'attuazione del citato Piano Nazionale, con riferimento al bando a favore delle regioni per il finanziamento di reti di ricarica dedicate ai veicoli elettrici, rispettivamente a gennaio e maggio 2017, segnalò che i competenti uffici del MIT hanno sottoscritto la Convenzione con le regioni Abruzzo (due Convenzioni per la realizzazione di due progetti) e Friuli Venezia Giulia (una convenzione), che si aggiungono alle 13 convenzioni sottoscritte nel 2016, relative alla realizzazione di 19

progetti, finanziati nell'ambito del bando suddetto.

Delle 16 Convenzioni sottoscritte diverse regioni hanno già appaltato la fornitura e l'installazione delle infrastrutture di ricarica, inoltre, sono stati predisposti i Piani di Mobilità Elettrica Regionale che creano le condizioni per una pianificazione strutturata e coordinata con le politiche di mobilità ed efficientamento energetico delle realtà regionali e locali. Su tali progettualità il MIT effettua un monitoraggio continuo sul relativo stato di avanzamento.

Senza dubbio, come evidenziato dagli Onorevoli interroganti, la mobilità elettrica potrà svolgere un ruolo chiave nel raggiungimento degli obiettivi fissati dall'accordo di Parigi sul clima; occorre, dunque una spinta acceleratoria sul fronte della mobilità sostenibile in linea con quanto già fatto in altri paesi europei.

Al riguardo i competenti Ministeri dell'ambiente e dello sviluppo economico hanno evidenziato che sono allo studio apposite misure di incentivazione per il rinnovo del parco veicolare e per la diffusione degli autoveicoli elettrici.

Tali misure rientrano tra quelle finalizzate a ridurre le emissioni inquinanti e climalteranti e i consumi energetici del settore dei trasporti, previste nell'ambito del Quadro Strategico Nazionale sui carburanti alternativi definito nel decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, che ha recepito la Direttiva 2014/94/UE per la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi, e previste inoltre tra le misure di efficienza energetica indicate dalla Strategia Energetica Nazionale 2017 elaborata dal Ministero dell'ambiente e dal Ministero dello sviluppo economico.