

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-05013 Crivellari: Efficienza delle tratte ferroviarie Rovigo-Verona e Rovigo-Chioggia e dei servizi ad esse collegati	133
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	136
5-05177 Mognato: Modalità di conseguimento del certificato di formazione professionale per il trasporto di merci pericolose (cosiddetto « patentino ADR »)	134
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	138
5-05301 Frusone: Dubbi sulla legittimità della revoca alla Società HFD della concessione dell'Aeroclub della Ciociaria	134
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	139
5-05322 De Lorenzis: Modalità di affidamento, da parte di UIRNet, della gestione della piattaforma logistica nazionale (PLN)	134
ALLEGATO 4 (Testo della risposta)	142
5-05365 Catalano: Modalità di avvio, funzionamento e gestione della piattaforma logistica nazionale (PLN)	134
ALLEGATO 5 (Testo della risposta)	145
5-05835 Pillozzi: Chiusura del raccordo ferroviario di Anagni al transito di merci pericolose ...	135
ALLEGATO 6 (Testo della risposta)	148
5-05889 Carloni: Introduzione da parte di Trenitalia dell'obbligo di prenotazione per i titolari di un abbonamento per treni ad alta velocità	135
ALLEGATO 7 (Testo della risposta)	149
AVVERTENZA	135

INTERROGAZIONI

Giovedì 2 luglio 2015. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.40.

Ivan CATALANO, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche me-

dante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

5-05013 Crivellari: Efficienza delle tratte ferroviarie Rovigo-Verona e Rovigo-Chioggia e dei servizi ad esse collegati.

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

Diego CRIVELLARI (PD), replicando, ringrazia il Governo per la risposta e prende atto favorevolmente sia degli investimenti già realizzati sia di quelli programmati per l'efficientamento della stazione di Rovigo e per l'armamento ferroviario della linea Verona-Rovigo. Ritiene tuttavia che tali investimenti non siano sufficienti a sfruttare appieno le forti potenzialità che il trasporto ferroviario potrebbe esplicitare nella regione Veneto e invita pertanto il Governo a fare un'ulteriore riflessione al riguardo, destinando risorse per la velocizzazione di alcune tratte, come quella oggetto dell'interrogazione, che pur coprendo una distanza ridotta necessita di un tempo di percorrenza assai lungo.

5-05177 Mognato: Modalità di conseguimento del certificato di formazione professionale per il trasporto di merci pericolose (cosiddetto « patentino ADR »).

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

Michele MOGNATO (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta che tuttavia ha un carattere interlocutorio, non essendo ancora pervenute dalle autorità slovene le informazioni richieste. Invita pertanto il Governo a sollecitare tali informazioni, dal momento che il fenomeno del conseguimento all'estero del certificato di formazione professionale ha ormai assunto dimensioni preoccupanti, creando qualche incertezza sulle modalità di svolgimento di tali corsi e di conseguimento dei certificati all'estero. Si riserva in ogni caso di presentare ulteriori atti di sindacato ispettivo al fine di monitorare il fenomeno, sul quale invita il Governo a tenere alta l'attenzione.

5-05301 Frusone: Dubbi sulla legittimità della revoca alla Società HFD della concessione dell'Aeroclub della Ciociaria.

Paolo Nicolò ROMANO (M5S) chiede, in accordo con il presentatore, di sottoscrivere l'interrogazione in titolo.

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

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il sottosegretario per la risposta, che porterà tempestivamente a conoscenza del presentatore dell'interrogazione.

5-05322 De Lorenzis: Modalità di affidamento, da parte di UIRNet, della gestione della piattaforma logistica nazionale (PLN).

Paolo Nicolò ROMANO (M5S) chiede, in accordo con il presentatore, di sottoscrivere l'interrogazione in titolo.

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

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il sottosegretario per la risposta, di cui si riserva di analizzare più dettagliatamente il contenuto, con particolare riguardo ai dati di cui alla tabella allegata e di presentare, nel caso si rendesse necessario, successivi atti di sindacato ispettivo.

5-05365 Catalano: Modalità di avvio, funzionamento e gestione della piattaforma logistica nazionale (PLN).

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

Ivan CATALANO (SCpI), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta del rappresentante del Governo, in quanto a suo giudizio non ha affrontato alcuni dei quesiti posti nell'atto di sindacato ispettivo. In particolare, nella risposta nulla viene detto a proposito del conflitto di interessi generato dall'affidamento della gestione della piattaforma ad un raggrup-

pamento di imprese comprendente anche una associazione rappresentativa degli autotrasportatori. In secondo luogo osserva che, nonostante il forte impiego di risorse pubbliche, UIRNet non ha realizzato la piattaforma logistica né sta svolgendo il servizio pubblico ad essa affidato, risultando del tutto inadempiente rispetto al proprio mandato. Nel giudicare ormai il mandato di UIRNet del tutto superato dal mercato, avendo ciascun operatore costruito la propria piattaforma logistica, ritiene più utile, anziché prevedere una piattaforma che si sovrapporrà a quelle esistenti con evidente spreco di risorse pubbliche e con costi per gli operatori, affidare a UIRNet il compito di definire uno standard di comunicazione unico tra le varie piattaforme esistenti, che potrebbe essere preso a modello da altri Stati, configurandosi come la prima e apprezzabile esperienza europea in materia.

5-05835 Pilozzi: Chiusura del raccordo ferroviario di Anagni al transito di merci pericolose.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Nazzareno PILOZZI (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta che tuttavia non dà elementi di rassicurazione sul tema posto nell'interrogazione. Osserva che lo scalo ferroviario di Anagni serve una zona assai ampia del centro Italia in cui sono presenti numerose imprese, il polo aerospaziale, il polo chimico farmaceutico e il polo logistico, che potrebbe ricevere un grande impulso dalla riattivazione del raccordo ferroviario di Anagni al transito delle merci pericolose. Invita pertanto il Governo a valutare le sollecitazioni poste

nell'atto ispettivo anche al fine di potenziare il trasporto ferroviario ed operare un auspicabile riequilibrio rispetto al trasporto stradale.

5-05889 Carloni: Introduzione da parte di Trenitalia dell'obbligo di prenotazione per i titolari di un abbonamento per treni ad alta velocità.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Anna Maria CARLONI (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta tempestiva, di cui si dichiara soddisfatta. Rileva che la tratta ferroviaria Roma-Napoli è frequentata da un gran numero di pendolari per ragioni di studio e di lavoro e apprezza quindi la disponibilità ad aumentare il numero e la frequenza dei treni. Pur comprendendo le esigenze di sicurezza poste alla base dell'obbligo di prenotazione, ritiene che potrebbero essere attivate dalla società ferroviaria specifiche applicazioni volte a permettere agli utenti di gestire la propria prenotazione attraverso i dispositivi informatici in loro possesso, superando la necessità di recarsi alle biglietterie.

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

La seduta termina alle 14.45.

AVVERTENZA

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

INTERROGAZIONI

5-05273 Lodolini: Criticità inerenti alla realizzazione del cosiddetto «nodo ferroviario di Falconara».

ALLEGATO 1

5-05013 Crivellari: Efficienza delle tratte ferroviarie Rovigo-Verona e Rovigo-Chioggia e dei servizi ad esse collegati.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per la tratta Verona-Rovigo, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ha fornito le seguenti informazioni.

La linea Isola della Scala-Cerea è una linea a semplice binario con uno sviluppo di circa 19 km, nel cui tracciato è presente una stazione intermedia, e precisamente Bovolone, per la quale è in fase di rinnovo il contratto di comodato con il comune riguardante i locali liberi del fabbricato viaggiatori e dei magazzino merci di stazione (dove trova sede la Protezione Civile Locale); mentre per la stazione di Isola della Scala, non essendo di interesse del comune, RFI sta trattando il comodato d'uso con l'associazione Isola in Bici per la cessione di alcuni locali all'interno del fabbricato viaggiatori: l'operazione si dovrebbe concretizzare entro l'anno corrente.

La linea Legnago-Rovigo è una linea a semplice binario con uno sviluppo di circa 46 km, nel cui tracciato sono presenti 6 stazioni intermedie, e precisamente: Villabartolomea, Castagnaro, Badia Polesine, Lendinara, Fratta Polesine e Costa di Rovigo. Per cinque di queste stazioni sono in fase di scadenza i contratti di comodato con i rispettivi comuni, risalenti agli anni 2000, riguardanti la manutenzione e pulizia degli spazi aperti al pubblico.

In particolare per la stazione di Villabartolomea sono stati presi contatti con il comune per la definizione del contratto di comodato d'uso gratuito dei locali del fabbricato viaggiatori con i corrispondenti Enti Locali, conformemente al Protocollo d'Intesa per l'uso di immobili ed aree nell'ambito di diverse stazioni ferroviarie sottoscritto il 28 aprile 2010 fra RFI e

regione Veneto per le piccole stazioni (con frequentazione inferiore a 500 viaggiatori al giorno).

In base a tali contratti, in cambio della concessione in uso gratuito di locali del fabbricato viaggiatori e/o di aree di piazzale, l'Ente Locale prende a suo carico la manutenzione e le pulizie del fabbricato e delle aree aperte al pubblico, quali ad esempio i marciapiedi di stazione e le aree verdi.

Negli impianti citati, RFI ha effettuato negli ultimi 3 anni interventi di manutenzione ordinaria all'armamento e correzione quote caratteristiche dei deviatoi per un importo pari a 300.000 euro.

Inoltre, nell'ultimo anno sono stati spesi circa 120.000 euro relativi alla manutenzione, mitigazione riconfigurazione dei sistemi SSC e CTC della linea. A partire dalla settimana prossima, sono previsti 150.000 euro per la trasformazione dei sistemi SSC e SCMT relativi alla stazione di Bovolone. Sono stati anche effettuati lavori mirati al mantenimento della sicurezza relativi agli immobili ferroviari di stazione per un importo di circa euro 150.000 negli ultimi tre anni.

Le pulizie, oltre che da parte degli enti, vengono effettuate anche da parte di RFI mediante una ditta appaltatrice, con una frequenza di 3 passaggi la settimana, proporzionale all'affluenza dei viaggiatori.

Passando alla tratta Rovigo-Chioggia, RFI informa che questa è una linea a semplice binario con uno sviluppo di circa 56 km, nel cui tracciato sono presenti 8 stazioni intermedie, e precisamente: Ceregnano, Lama, Baricetta, Adria, Loreo, Rosolina, Cavanella d'Adige, S. Anna di Chioggia.

Per tre di queste è già in essere un contratto di comodato d'uso gratuito dei locali del fabbricato viaggiatori con i corrispondenti Enti Locali, conformemente al citato Protocollo d'intesa tra RFI e regione Veneto per le piccole stazioni.

Per una quarta stazione, quella di Adria, è in corso l'*iter* per perfezionare il contratto di comodato.

Nelle restanti stazioni (Baricetta, Ceregnano, Cavanella d'Adige), le pulizie vengono effettuate da RFI mediante una ditta appaltatrice, con una frequenza variabile da 2 a 3 volte la settimana, proporzionale all'affluenza dei viaggiatori.

La stazione di Rovigo, invece, è in gestione alla società Centostazioni S.p.A., facente parte del Gruppo FS.

Negli impianti citati, e in particolare a Lama, Loreo, Adria e Chioggia, RFI ha effettuato negli ultimi 3 anni interventi di manutenzione straordinaria per un importo complessivo di circa euro 250.000.

Anche per la stazione di Rovigo sono previsti altri interventi, proprio per renderla più funzionale, quali la risistemazione dei marciapiedi con relativo innalzamento degli stessi alla quota della soglia dei treni regionali e l'eliminazione delle barriere architettoniche, al momento privi di copertura finanziaria.

Infine, per quanto riguarda l'armamento ferroviario della linea, sono previsti investimenti di circa 200.000 euro per i prossimi mesi.

ALLEGATO 2

5-05177 Mognato: Modalità di conseguimento del certificato di formazione professionale per il trasporto di merci pericolose (cosiddetto «patentino ADR»).**TESTO DELLA RISPOSTA**

La prassi di partecipare ai corsi abilitanti per il rilascio della certificazione ADR effettuati in Slovenia, soprattutto con riferimento ai conducenti residenti nel nord-est Italia, è già nota; infatti, i competenti uffici del MIT hanno avviato le necessarie iniziative per meglio comprendere il fenomeno della migrazione dei conducenti verso gli enti di formazione della Slovenia, paese membro della Comunità europea.

Come è noto, la conversione del Certificato di formazione professionale (c.f.p.) conseguito in un altro Paese aderente all'Accordo ADR in analogo certificato italiano è possibile solo se il paese di

rilascio è membro dell'Unione europea ovvero se trattasi di Stato con il quale vige uno specifico accordo di reciprocità.

Per quanto riguarda, in particolare, i certificati di formazione professionale conseguiti in Slovenia, è stata interessata la competente Autorità Slovena al fine di ottenere informazioni circa il corretto raggiungimento dei previsti livelli di preparazione, anche per i candidati di lingua italiana che conseguono tale certificato presso gli Enti sloveni.

Ad oggi si è in attesa di risposta e sarà cura del MIT informare sui successivi sviluppi.

ALLEGATO 3

5-05301 Frusone: Dubbi sulla legittimità della revoca alla Società HFD della concessione dell'Aeroclub della Ciociaria.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Le complesse vicende relative al rilascio da parte dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) di alcuni provvedimenti concessori di manufatti, infrastrutture e aree di pertinenza dell'aeroporto di Aquino a favore della società sportiva HFD (*Human Flight Dimension*), fino alla disposizione, da parte del medesimo ENAC, nel 2014, dell'avvio del procedimento di decadenza della concessione, ai sensi dell'articolo 47, lettera *d*), del Codice della navigazione, per omesso pagamento del canone relativamente agli anni 2013 e 2014, possono riassumersi in tre questioni principali:

i contenuti dei provvedimenti concessori;

l'entità dei canoni dovuti dalla società HFD;

la legittimità del procedimento di avvio della decadenza.

Prima di passare, però, all'esame di tali questioni, mi preme sottolineare, circa i riferimenti a vicende giudiziarie che avrebbero coinvolto *ex* dipendenti ENAC intervenuti a suo tempo per competenze di ufficio nella trattazione di problematiche riguardanti l'aeroporto di Aquino, che sarà la competente magistratura a dover far luce sulle stesse e che, qualora la società interessata ritenga di aver subito atti illeciti di rilevanza penale, potrà adire le competenti sedi giudiziarie. È chiaro, comunque, che il MIT e l'ENAC, che è Ente pubblico non economico e dunque anch'esso una pubblica amministrazione, hanno il dovere istituzionale di perseguire

la legittimità dell'azione amministrativa e che, qualora emergessero comportamenti di dipendenti non in linea con la stessa, tali comportamenti dovranno essere perseguiti in base a quanto previsto dalla pertinente normativa.

Passando al merito delle predette questioni, in base a quanto riferito dall'ENAC, competente all'adozione dei relativi provvedimenti e, in base a quanto risulta dagli stessi, preciso che:

il 21 settembre 2005, veniva rilasciato dall'ENAC un primo provvedimento concessorio a favore della HFD, per la durata di un anno, rinnovato il 29 settembre 2006 per la durata di sei anni e con previsione di un possibile ulteriore rinnovo per altri 6 anni. La concessione veniva rilasciata a seguito del pagamento da parte della stessa società delle somme non versate all'Erario dal precedente concessionario (Aero Club della Ciociaria) e aveva ad oggetto alcuni beni demaniali da destinare ad attività di volo, scuola di volo e scuola di paracadutismo e prevedeva, tra gli obblighi a carico della Società, la manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni avuti in concessione, oltre alla riqualificazione e manutenzione di aree non oggetto di concessione;

nel 2009, l'oggetto della concessione demaniale veniva ulteriormente ampliato con altro provvedimento per la durata di due anni, rinnovato nel 2012 per la durata di ulteriore due anni;

l'impegno economico a carico della società derivante dagli obblighi manutentivi e di ripristino dei beni secondo quanto

indicato nel provvedimento concessorio è stato un elemento determinante ai fini dell'estensione della durata della concessione iniziale ai sei anni aggiuntivi, per permettere alla società l'ammortamento degli investimenti programmati ma non ai fini di uno sconto sui canoni demaniali;

circa l'importo di tali canoni, ENAC precisa di aver applicato la normativa vigente all'epoca (decreto ministeriale 7 maggio 1998, attuativo della legge 29 novembre 1995 n. 507) che prevedeva la riduzione al 10 per cento dei canoni demaniali per le società sportive senza scopo di lucro, risultando HFD iscritta al Centro Sportivo Italiano (CSI), ente di promozione sportiva affiliato al CONI;

anche sulla base delle nuove prescrizioni intervenute in materia con il Regolamento concernente i criteri e le modalità di concessione in uso e in locazione dei beni immobili appartenenti allo Stato di cui al predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 296/2005, l'ENAC ha continuato ad applicare l'abbattimento al 10 per cento dei canoni concessori in favore degli Aero Club, nonché delle istituzioni, fondazioni e associazioni non aventi scopo di lucro;

a seguito, però, di una verifica documentale circa i requisiti per l'accesso al beneficio del canone ridotto in capo alla società HFD, emergeva che l'attività di paracadutismo era stata esclusa dalle discipline sportive promosse dal Centro Sportivo Italiano, l'iscrizione al quale, secondo quanto sostenuto dall'ENAC, aveva consentito alla Società di usufruire del canone ridotto;

L'Ufficio legale dell'ENAC riteneva che la concessionaria in argomento, in quanto società di capitali, non rientrasse nelle fattispecie previste dall'articolo 11 del citato decreto del Presidente della Repubblica. Lo stesso Ufficio legale rilevava che neppure l'eventuale iscrizione a un ente di promozione sportiva avrebbe potuto giustificare la riduzione del canone perché il nuovo Regolamento aveva abrogato le norme che prevedevano tale criterio per l'attribuzione del beneficio;

nel 2012, anche l'Agenzia del demanio, competente in materia di canoni demaniali, sosteneva che, a suo parere « non sussistono i criteri oggettivi per la concessione dei benefici invocati per ciò che concerne il canone demaniale »;

nel 2013, l'Avvocatura generale dello Stato, a seguito di apposita richiesta di parere dell'ENAC, affermava, con nota del 5 ottobre 2013, di condividere l'avviso dell'ENAC e dell'Agenzia del demanio secondo cui le società sportive dilettantistiche senza scopo di lucro, sia pure iscritte a un ente di promozione sportiva (CSI) affiliato al CONI, non sono legittimate a usufruire della riduzione del canone, in quanto non contemplate dal predetto articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica n. 296, evidenziando, tuttavia, che l'adeguamento del canone avrebbe potuto essere richiesto soltanto con riferimento ai canoni maturati dalla messa in mora, ossia dal 18 gennaio 2013, avendo, per il pregresso, il comportamento dell'ENAC ingenerato nel privato un legittimo affidamento in buona fede al pagamento del canone in misura agevolata;

sempre nel 2013, la Direzione aeroportuale di Ciampino calcolava i canoni demaniali dovuti nella misura del 100 per cento, richiedendo ad HFD un conguaglio dei canoni pregressi non versati, rammentando alla stessa la possibilità di accedere a eventuale rateizzazione del debito presso la competente Agenzia del demanio. La società non condivideva la posizione dell'Ente, evidenziando l'assenza dello scopo di lucro della stessa società e l'impossibilità di ammortizzare le spese sostenute per la riqualificazione delle aree demaniali a causa di autorizzazioni in sospeso presso l'ENAC, nonché il mancato accatastamento degli immobili, condizione necessaria per l'erogazione dell'acqua;

a seguito del mancato pagamento richiesto l'Ente, ad ottobre 2014, avviava il procedimento di decadenza della concessione ai sensi dell'articolo 47 del Codice della navigazione.

In definitiva, ENAC sostiene la legittimità di tale provvedimento mentre la

società interessata, per le ragioni indicate anche dall'Onorevole interrogante, non si rifiuta di pagare ma ritiene di dover attendere l'esito della valutazione delle istanze da essa presentate volte o alla sospensione del pagamento richiesto o comunque a una corretta determinazione dell'importo, nonché l'esito del giudizio innanzi al TAR instaurato dall'Aero Club d'Italia avverso la deliberazione dell'ENAC del 14 febbraio 2014 con cui si è stabilito che i canoni per le concessioni di beni aeroportuali assentite direttamente dall'ENAC devono essere calcolati al 100 per cento del valore di mercato, a prescindere dalla forma giuridica rivestita dal titolare della concessione.

In proposito, si evidenzia che il TAR per il Lazio, con ordinanza del 30 maggio 2014, sul ricorso presentato dall'Aero Club d'Italia per l'annullamento, previa sospensione dell'efficacia, della menzionata deliberazione ENAC, considerando sussistenti i presupposti per l'accoglimento della misura cautelare, ha accolto la stessa « limitatamente alle concessioni in corso e fino alla loro scadenza » e ha fissato l'udienza di merito al prossimo 17 luglio.

Ferma restando la rilevanza della decisione nel merito del TAR anche per la vicenda riguardante la società HFD, assicuro che le competenti strutture del MIT seguiranno gli ulteriori sviluppi della questione in collaborazione con l'ENAC.

ALLEGATO 4

5-05322 De Lorenzis: Modalità di affidamento, da parte di UIRNet, della gestione della piattaforma logistica nazionale (PLN).**TESTO DELLA RISPOSTA**

UIRNet S.p.A., soggetto attuatore unico per la realizzazione e la gestione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) ai sensi dell'articolo 61-*bis* del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, e relativa legge di conversione, e organismo di diritto pubblico ai sensi del decreto ministeriale 6 dicembre 2012, ha pubblicato, nel dicembre 2013, un bando di gara mediante procedura aperta «per l'affidamento in finanza di progetto di un contratto di concessione per l'estensione e la gestione della Piattaforma Logistica Nazionale».

In base al quadro normativo di riferimento e agli atti convenzionali in essere con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, UIRNet avrebbe potuto optare per la gestione diretta della PLN o l'affidamento della gestione medesima a terzi scelti mediante procedura ad evidenza pubblica (decreto ministeriale 6 dicembre 2012 e articolo 4.2 della Convenzione del 24 dicembre 2012).

Con specifico riferimento alla seconda opzione – affidamento a terzi – nel panorama dei diversi sistemi di affidamento della gestione disciplinati dal decreto legislativo n. 163 del 2006 (Codice dei contratti pubblici), la scelta è ricaduta sullo strumento della concessione di servizi in finanza di progetto, *ex* articolo 278 del decreto del Presidente della Repubblica n. 207 del 2010, espressamente contemplato anche con norma speciale (articolo 1, comma 211, Legge di stabilità 2013, come integrato dall'articolo 1, comma 90, della Legge di stabilità 2014) come stru-

mento utilizzabile dal soggetto attuatore unico per il definitivo completamento della PLN e la sua gestione.

Tale scelta è avvenuta in accordo con il MIT, previa analisi – svolta con l'ausilio di una primaria società internazionale di consulenza strategica – del potenziale sviluppo economico e finanziario della concessione finalizzata a stimare il grado di successo del *Business Model* proposto tramite il bando di gara e a misurare la redditività prevista dall'investimento complessivo.

La procedura per addivenire alla scelta del Gestore è stata strutturata con un meccanismo bifasico di doppia gara: una prima gara per la selezione del Promotore al quale conferire l'incarico di sviluppo del Progetto e una seconda gara *ex* articolo 30 del citato Codice per la selezione del Gestore cui conferire l'incarico di gestione della PLN e la commercializzazione dei servizi per un periodo di 20 anni.

La gara, in conformità a quanto disposto dal predetto Codice, è stata rivolta a tutti gli operatori economici in possesso di stringenti e selettivi requisiti di carattere economico-finanziario, la cui entità è stata dimensionata in base al valore della concessione e alle sue caratteristiche tecniche e prestazionali.

Il termine di presentazione delle offerte, inizialmente previsto per il 20 marzo 2014, è stato più volte prorogato nell'ottica di favorire la massima partecipazione, essendo pervenute numerose richieste di chiarimenti e di slittamento dei termini da parte di più operatori del

settore. Allo stato, si è conclusa la gara per la selezione del Promotore il quale ha avviato la redazione di un progetto contenente tutte le informazioni tecniche, economiche, amministrative e legali legate alla gestione.

Il Progetto redatto dal Promotore sarà sottoposto al MIT per la relativa approvazione e costituirà la documentazione di gara per la seconda fase (selezione del Gestore), che si concluderà presumibilmente entro la fine del 2015 con conseguente avvio della gestione nel 2016.

Terminate tutte le fasi e scelto il Gestore, sempre che si determinino le condizioni per cui il Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) selezionato quale promotore possa diventare il gestore della PLN, il flusso dei dati confluirà direttamente nel *cloud* privato del MIT. In tale prospettiva, UIRNet ha già provveduto ad affidare, con apposita procedura ad evidenza pubblica, a un gestore provvisorio il compito di realizzare la migrazione della piattaforma dalla *server farm* del RTI realizzatore della PLN (Selex ES, Telespazio, Autostrade Tech) al *cloud* privato del MIT. Sarà in ogni caso il MIT a stabilire con UIRNet regole e livello di accesso al *database* da parte del Gestore.

Il contratto da stipulare con il soggetto che risulterà aggiudicatario dell'ultima fase di gara sarà una concessione di servizi *ex* articolo 30 del suddetto Codice, ossia un contratto che presenta le stesse caratteristiche di un appalto pubblico di servizi, ad eccezione del fatto che il corrispettivo per la fornitura di servizi consisterà unicamente nel diritto di gestire i servizi stessi.

Come già previsto nella documentazione di gara per la scelta del Promotore, il Gestore dovrà corrispondere a UIRNet un canone fisso annuo offerto che non potrà essere inferiore a euro 2.500.000 e che sarà volto a remunerare l'investimento effettuato dal MIT, come previsto all'articolo 10.3 dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione, sottoscritto il 24 dicembre 2012.

Al fine di contenere i guadagni del Gestore nell'ambito di un « margine di

utile ragionevole » (cfr. Decisione Commissione europea 20 dicembre 2011, n. 2012/21/UE), nel caso in cui il Margine Operativo Lordo percentuale (misurato come rapporto tra Margine Operativo Lordo e Fatturato) dovesse superare il 25 per cento annuo, il Gestore dovrà riconoscere a UIRNet un canone aggiuntivo pari al 10 per cento del Margine Operativo Lordo percentuale in eccesso. Il Gestore sarà altresì tenuto a finanziare l'operazione con un apporto minimo di euro 20.000.000.

Non è prevista la corresponsione di alcun prezzo al Gestore a titolo di contributo pubblico.

Considerato che la PLN è un'infrastruttura strategica di rilievo nazionale e che eroga anche servizi di natura pubblica, il MIT, per espressa previsione contenuta nella documentazione di gara, potrà emanare direttive in merito alle tariffe praticabili all'utenza, cui il Gestore sarà tenuto ad assoggettarsi.

In merito, infine, ai contributi concernenti il Programma di realizzazione e messa in esercizio della PLN, deposito agli atti per pronta consultazione una tabella riepilogativa che si riferisce alle norme e alle Convenzioni UIRNet/MIT classificate in base alla tipologia del contributo, riferimento normativo e finalità.

La dotazione totale risulta, in sintesi, essere composta come segue:

contributo MIT: euro 41.228.569
(punti A+C+D della tabella);

cofinanziamento: euro 8.295.000
(punto B della tabella).

Del suddetto ammontare massimo di contributi stanziati, ad oggi, su un totale rendicontato da UIRNet pari a euro 30.168.576,16 al 21 aprile 2015, i contributi erogati ammontano a euro 23.047.909,47 di cui euro 4.882.771,00 rinvenienti dall'Atto aggiuntivo 1, euro 69.442,72 rinvenienti dall'Atto aggiuntivo 2 ed euro 18.095.695,75 rinvenienti dalla Convenzione originaria.

Il totale di cofinanziamento da parte di UIRNet ammonta ad euro 7.089.615,40.

Interrogazione n. 5-05322 dell'Onorevole De Lorenzis.

Allegato 1

Atto	Valore (€)	Riferimento normativo	Finalità
Contributo Originario	A 27.000.000	Convenzione per l'ammissione ai contributi previsti dall'art. 1, comma 456, della Legge 30 dicembre 2004 N° 311	"viene erogato dal Ministero a UIRNet per la realizzazione del Programma (realizzazione, completamento e messa in esercizio del Sistema, svolte, coordinate e gestite da UIRNet)"
	B 8.295.000		
Contributo Aggiuntivo 1	5.000.000	Atto Aggiuntivo alla "Convenzione per l'ammissione ai contributi previsti dall'art. 1, comma 456, della Legge 30 dicembre 2004 N° 311", recante disciplina per l'accesso ai contributi previsti dall'art. 61 bis del d.l. 24 gennaio 2012 n° 1 e dall'art. 23, comma 12 terdecies, del d.l. 2012 n° 95	"implementazione della Piattaforma tale da garantire il miglioramento delle condizioni operative dell'autotrasporto nonché l'estensione ai centri merci, ai porti ed alle piastre logistiche"
Rettifica al Contributo Aggiuntivo 1	C 4.937.892	Modifica Atto Aggiuntivo, prot. N° 5459 del 24/12/2012, alla "Convenzione per l'ammissione ai contributi previsti dall'art. 1, comma 456, della Legge 30 dicembre 2004 n° 311", recante la disciplina per l'accesso ai contributi previsti dall'art. 61 bis del D.L. 24 gennaio 2012 n°1 e dell'art. 23, comma 12 terdecies, del D.L. 6 gennaio 2012 n° 95	
Contributo Aggiuntivo 2	10.000.000	Secondo Atto Aggiuntivo alla "Convenzione per l'ammissione ai contributi previsti dall'art. 1, comma 456, della Legge 30 dicembre 2004 N° 311", recante disciplina per l'ammissione ai contributi previsti dall'art. 1, comma 90, della legge 27 dicembre 2013 n° 147	"per il perseguimento dell'interoperabilità della piattaforma logistica nazionale con altre piattaforme che gestiscono sistemi di trasporto e logistici settoriali, nonché all'estensione della piattaforma logistica nazionale medesima mediante l'inserimento di nuove aree servite e nuovi servizi erogati all'autotrasporto, ivi inclusa la cessione in comodato d'uso di apparati di bordo"
Rettifica al Contributo Aggiuntivo 2	D 9.290.677	n.a.	

ALLEGATO 5

5-05365 Catalano: Modalità di avvio, funzionamento e gestione della piattaforma logistica nazionale (PLN).**TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo riprendendo in parte quanto detto all'Onorevole De Lorenzis.

UIRNet S.p.A. è soggetto attuatore unico per la realizzazione e la gestione della Piattaforma Logistica Nazionale ed è organismo di diritto pubblico.

Nel dicembre 2008, all'esito di una procedura di gara ad evidenza pubblica, UIRNet ha affidato al Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) costituito da Elsag Datamat (oggi Selex ES – mandataria), Autostrade per l'Italia (oggi AutostradeTech – mandante) e Telespazio (mandante) la progettazione e realizzazione di un sistema (Piattaforma) per la gestione della rete logistica nazionale (PLN), ivi compresa la Sala Situazioni, nonché l'esercizio e la manutenzione della PLN stessa.

Trattandosi di un oggetto complesso e articolato, l'appalto è stato strutturato in due macro fasi di realizzazione: sperimentazione e messa in esercizio, con una diversa tempistica per ciascuna fase.

Il collaudo funzionale della PLN è terminato nel luglio 2013 con esito positivo, mentre le operazioni di collaudo prestazionale si sono concluse a maggio 2015. Il dilatarsi dei tempi di tali operazioni è essenzialmente riconducibile alla necessità di approfondire i parametri prestazionali su cui effettuare il collaudo e, in particolare, sul numero di missioni contemporaneamente sostenibili.

Infatti, il capitolato allegato al contratto si limitava a specificare che la piattaforma dovesse reggere a 250.000 veicoli in tracciamento, ciò ha reso necessario fissare parametri più puntuali nell'ot-

tica della migliore efficienza del Sistema; la PLN oggi è in grado di tracciare 500.000 mezzi in contemporanea.

Tutte le operazioni di collaudo, sia di tipo funzionale che di tipo prestazionale, sono state e continuano ad essere svolte da un'unica commissione, costituita da due dirigenti del MIT e da un professore universitario ordinario. Nessun rapporto intercorre fra i membri della suddetta Commissione e UIRNet, al di fuori dell'ordinario rapporto controllore/controlato che si instaura in ogni contratto pubblico in cui viene nominata una commissione esterna, nel rispetto di specifiche regole che escludono qualsiasi profilo di incompatibilità.

Per quanto riguarda la sperimentazione dei corridoi doganali, su 5 veicoli sono installate in via sperimentale 2 unità di bordo (OBU), di cui una del Provider Transics e una di UIRNet. Su ulteriori 15 veicoli ci sarà solo una unità di bordo UIRNet. A regime, la strumentazione di bordo sarà una soltanto e avrà le caratteristiche necessarie a supportare sia i servizi base (gestioni flotta, assicurazioni) che quelli erogati da UIRNet.

I costi sostenuti per la sperimentazione ammontano a euro 1.333.911,00.

I costi fino ad oggi sostenuti per la gestione della PLN ammontano ad euro 4.242.973,98.

I costi di UIRNet sono rilevabili dai bilanci depositati presso il registro delle imprese di Roma e, dunque, accessibili a chiunque ne abbia interesse. Come dato esemplificativo del dimensionamento dei costi fissi di UIRNet, si fa presente che il personale in carico è composto da 11

dipendenti a tempo indeterminato e da 3 a tempo determinato e nessun dirigente.

Per la gestione della PLN, UIRNet ha scelto lo strumento della concessione di servizi in finanza di progetto ex articolo 278 decreto del Presidente della Repubblica n. 207/2010.

Tale scelta è stata operata in accordo con il MIT, previa analisi – svolta con l'ausilio di una primaria società internazionale di consulenza strategica – del potenziale sviluppo economico e finanziario della concessione finalizzata a stimare il grado di successo del Business Model proposto tramite il Bando di Gara e a misurare la redditività prevista dall'investimento complessivo. La procedura per la scelta del Gestore è stata strutturata con un meccanismo bifasico di doppia gara: una prima gara per la selezione del soggetto Promotore deputato ad assumere l'incarico di sviluppo del Progetto dell'iniziativa da porre a base di una seconda gara informale ex articolo 30 del decreto legislativo n. 163/2006 (Codice dei contratti pubblici) finalizzata alla scelta del Gestore della PLN per un periodo di 20 anni.

Secondo quanto previsto nella documentazione di gara per la scelta del Promotore, il Gestore individuato al termine dell'intera procedura dovrà corrispondere a UIRNet un canone fisso annuo offerto che non potrà essere inferiore a euro 2.500.000.

Al fine di contenere i guadagni del Gestore nell'ambito di un « margine di utile ragionevole » (cfr. decisione Commissione europea 20 dicembre 2011, n. 2012/21/UE), nel caso in cui il Margine Operativo Lordo percentuale (misurato come rapporto tra Margine Operativo Lordo e Fatturato) dovesse superare il 25 per cento annuo, il Gestore dovrà riconoscere a UIRNet un canone aggiuntivo pari al 10 per cento del Margine Operativo Lordo percentuale in eccesso. Il Gestore sarà altresì tenuto a finanziare l'operazione con un apporto minimo di euro 20.000.000,00 (ventimilioni/00). Al Gestore non sarà corrisposto alcun prezzo a titolo di contributo pubblico. Inoltre, considerato che la PLN

è un'infrastruttura strategica di rilievo nazionale e che eroga anche servizi di natura pubblica, il MIT, per espressa previsione contenuta nella documentazione di gara per la scelta del Promotore, potrà emanare direttive in merito alle tariffe praticabili all'utenza, cui il Gestore sarà tenuto ad assoggettarsi.

Allo stato, è intervenuta la nomina del Promotore. I tempi di conclusione della gara si sono dilatati a causa di numerose richieste di chiarimenti e di slittamento dei termini di presentazione delle offerte provenienti dagli operatori del settore.

Il Promotore ha già avviato l'elaborazione del Progetto dell'iniziativa contenente tutte le informazioni tecniche, economiche, amministrative e legali legate alla gestione; il Progetto redatto dal Promotore sarà sottoposto al MIT per la relativa approvazione e costituirà la documentazione di gara per la seconda fase (selezione del Gestore), che si concluderà presumibilmente entro la fine del 2015 con conseguente avvio della gestione nel 2016.

Una volta terminate tutte le fasi in cui è stata strutturata la procedura e una volta scelto il Gestore, sempre che si determinino le condizioni per cui il RTI selezionato quale Promotore possa diventare il gestore della PLN, il flusso dei dati confluirà direttamente nel *cloud* privato del MIT. In tale prospettiva, UIRNet ha già provveduto a prevedere nel contratto con il Gestore Provvisorio (HP Enterprise Services Italia), il compito di realizzare la migrazione della piattaforma dalla *server farm* del RTI realizzatore della PLN – dove attualmente si trova – al *cloud* privato del MIT. Tale migrazione dovrebbe essere completata entro settembre 2015.

Sarà in ogni caso il MIT a stabilire con UIRNet regole e livello di accesso al *database* da parte del Gestore, che creerà apposita Società (Newco). Tali regole saranno sancite nella documentazione posta a base della gara per la scelta del Gestore così da escludere situazioni di conflitto di interesse di qualsiasi tipo.

Appena la migrazione della PLN sul *cloud* privato del MIT sarà completata, i

dati saranno di esclusivo appannaggio del MIT stesso che definirà i livelli di accessibilità compatibili con il gestore. HP è già il gestore del CED del Dipartimento trasporti del MIT e del sistema dell'Albo degli autotrasportatori: quindi la collaborazione fra il CED, il CCISS e UIRNet è già in atto e sarà consolidata con il completamento della migrazione.

L'ipotesi che i clienti della piattaforma siano i trasportatori è limitante; la PLN mette infatti in rete i nodi intermodali del Paese: porti, interporti, centri merce FS e piastre dei privati.

Fino ad oggi, l'utilizzo di dati provenienti da *provider* è stato indispensabile

per verificare nel tempo la funzionalità sul campo del sistema e non avere la pretesa di creare surrettiziamente un mercato che, comunque, non avrebbe potuto essere gestito con fini di lucro da UIRNet.

Modificare lo scopo di UIRNet, trasformandola in ente deputato a definire e controllare *standard* tecnologici, significherebbe snaturare completamente gli obiettivi e la *mission* della Società, trascurando il fatto che UIRNet nasce con lo scopo di aumentare l'efficienza del sistema logistico e intermodale nazionale, attualmente diventato sempre più marginale nel panorama mondiale.

ALLEGATO 6

**5-05835 Pillozzi: Chiusura del raccordo ferroviario di Anagni
al transito di merci pericolose.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Il raccordo ferroviario esistente in prossimità della stazione di Anagni insiste al km 65+070 del binario di corsa dispari della linea Roma-Cassino, a circa 2,5 km dal fabbricato viaggiatori della stazione.

Per quanto riferisce Rete Ferroviaria Italiana (RFI), la particolare ubicazione del raccordo comporta una particolare gestione dei movimenti di ingresso/uscita dal raccordo stesso, che obbliga a effettuare un'interruzione della circolazione dei treni tra le stazioni di Anagni e di Morolo. In aggiunta, per l'accesso al raccordo è di regola necessario un cambio della tipologia di trazione per i carri in sosta nella stazione, con movimenti di manovra che riducono la potenzialità della stazione stessa.

I movimenti di accesso e di uscita dei carri dal raccordo in argomento richiedono, dunque, un'accurata programmazione e organizzazione del servizio al fine di non causare ricadute sul modello di offerta.

Ciò premesso, la possibilità di sosta e di movimentazione di carri di merci pericolose nell'ambito della stazione richiede, alla luce delle normative di sicurezza vigenti, non solo la necessità di procedere a valutazioni del rischio, da effettuare in relazione al numero di treni previsti e delle merci da trasportare, ma anche ad una modifica del programma di circolazione, al fine di minimizzare la sosta di merci pericolose sui binari di stazione.

In aggiunta, tale possibilità richiede un idoneo attrezzaggio impiantistico di sicurezza (per esempio, per accesso e rifornimento dei mezzi dei Vigili del fuoco), che potrà essere valutato nell'ambito di nuovi scenari commerciali, con un'analisi costi-benefici in relazione ai piani di traffico delle Imprese Ferroviarie. Peraltro, la realizzazione di una nuova infrastruttura dedicata al suddetto servizio comporta investimenti di *upgrading* tecnologico e infrastrutturale al momento non previsti nel Contratto di Programma vigente.

ALLEGATO 7

5-05889 Carloni: Introduzione da parte di Trenitalia dell'obbligo di prenotazione per i titolari di un abbonamento per treni ad alta velocità.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione alla prenotazione del posto sui treni Alta Velocità da parte dei possessori di abbonamento AV, Ferrovie dello Stato Italiane riferisce quanto segue.

Il mercato dei servizi ferroviari ad Alta Velocità non è oggetto di alcun corrispettivo pubblico e, pertanto, sostenendosi esclusivamente con i ricavi da traffico, la relativa programmazione si fonda su valutazioni di carattere commerciale, effettuate dalle Imprese che operano in questo settore.

In particolare, sulle tratte AV interessate sono oggi presenti Trenitalia e Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) che, entrambe, offrono alla clientela che utilizza i treni veloci su determinate relazioni, modalità di acquisto con abbonamento a condizioni sostanzialmente analoghe.

L'abbonamento ai treni ad Alta Velocità è frutto di un'autonoma e libera iniziativa commerciale delle Imprese di trasporto che operano nel mercato dell'Alta Velocità, di cui le stesse sostengono interamente l'onere.

Sino al 30 giugno scorso, la prenotazione del posto sui treni AV di Trenitalia da parte degli abbonati è stata facoltativa (a differenza di quelli di NTV sui quali era già previsto l'obbligo di prenotare il posto preventivamente) ma, sebbene avesse costi molto contenuti (un carnet con 20 prenotazioni al prezzo di 15 euro: 0,75 eurocent a viaggio) e garantisse la certezza di avere un posto a sedere, il servizio ha visto un livello di utilizzazione estremamente marginale da parte degli abbonati.

Tale situazione – unita alla forte crescita della domanda sui servizi AV registrata negli ultimi anni – ha creato, nel tempo, rilevanti e oggettivi problemi, tra

cui quello della possibilità del verificarsi di particolari condizioni di affollamento che, oltre ad essere a scapito della qualità generale del servizio con obiettivi disagi a passeggeri e operatori, sono già state oggetto di segnalazione da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria.

Pertanto, per regolare il carico dei treni al fine di evitare situazioni di criticità, anche per gli abbonati AV di Trenitalia, dal 1° luglio scorso è stato introdotto l'obbligo di prenotazione del posto sul treno scelto: sono disponibili due prenotazioni giornaliere, una per l'andata e una per il ritorno, gratuite (già incluse nel prezzo dell'abbonamento), modificabili più volte prima della partenza e una volta nell'ora successiva alla partenza del treno prenotato.

Tale modalità, inoltre, è pienamente in linea con quanto avviene in tutte le principali compagnie ferroviarie europee operanti sull'Alta Velocità, che prevedono l'obbligo di prenotazione per gli abbonati, in alcuni casi con il pagamento di un sovrapprezzo anche di non irrilevante entità.

Per il primo periodo di applicazione (1°-15 luglio), Trenitalia – al fine di consentire la verifica e l'adattamento al nuovo sistema – ha, comunque, previsto che agli abbonati non in possesso della prenotazione non venga comminata alcuna sanzione a bordo treno.

Va anche considerato che, laddove si registrasse una rilevante domanda pendolare, Trenitalia rinforzerebbe l'offerta; infatti, come avvenuto sulla tratta Torino-Milano, è stata inserita nella programmazione una coppia aggiuntiva di treni AV nella fascia oraria mattutina e pomeridiana maggiormente utilizzate.