

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Sulla pubblicità dei lavori	153
DL 55/2017: Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia S.p.A. C. 4452 Governo (<i>Esame e rinvio</i>)	153

SEDE CONSULTIVA:

Sulla pubblicità dei lavori	161
DL 50/2017: Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo. C. 4444 Governo (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>) ...	162
ALLEGATO (<i>Proposta di parere del relatore</i>)	164

SEDE REFERENTE

Mercoledì 10 maggio 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Intervengono il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico Antonio Gentile e il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.

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.

DL 55/2017: Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia S.p.A. C. 4452 Governo.

(Esame e rinvio).

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che nell'ordine del giorno figura l'esame del disegno di legge C. 4452 « Conversione in legge del decreto-legge 2 maggio 2017, n. 55, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia S.p.A. ».

Michele ANZALDI (PD), *relatore*, prima di passare all'esame del testo, riassume brevemente le vicende che hanno portato all'emanazione del provvedimento all'esame della Commissione.

Come noto, nel 2016 Alitalia aveva perso, secondo notizie di stampa, oltre 400 milioni – e aveva avuto bisogno di un intervento dei soci e delle banche creditrici per evitare il fallimento – mentre, stando a quanto riportato dai giornali in questi giorni, nei primi tre mesi del 2017 si sarebbero riscontrate perdite per ulteriori 200 milioni, venendo così smentiti i precedenti annunci del *top management* della Compagnia aerea circa un ritorno all'utile proprio dal 2017.

Pertanto, lo scorso 15 marzo il Consiglio di amministrazione di Alitalia aveva approvato un nuovo piano industriale per il periodo 2017-2021. L'azienda aveva pianificato di mettere in atto duemila esuberi,

il 70 per cento dei quali composto da personale di terra e che lavora negli uffici. L'obiettivo era di ridurre di un terzo le spese per il personale. In tutto, la compagnia puntava a generare risparmi per un miliardo di euro in tre anni, al ritmo di poco più di 300 milioni l'anno.

Alla proposta di nuovo piano industriale è seguita un'intensa trattativa favorita anche dalla mediazione dell'Esecutivo e, il 14 aprile, è stato raggiunto un preaccordo tra i sindacati e l'amministrazione di Alitalia (per evitare il fallimento) che, rispetto all'iniziale proposta di piano industriale, prevedeva, tra le altre cose, 980 esuberi, tagli medi degli stipendi dell'8 per cento e la riduzione delle ferie. I soci Alitalia, con in prima file le banche Unicredit e Intesa Sanpaolo – socie maggioritarie di CAI/Compagnia aerea italiana che detiene il 51 per cento di Alitalia (il restante 49 per cento è di Etihad) –, avevano condizionato all'accordo con le organizzazioni sindacali la loro disponibilità alla ripatrimonializzazione e al rifinanziamento.

Da parte sua il Governo, sempre « al fine di favorire le attività di investimento nel settore dei trasporti, funzionali al consolidamento e allo sviluppo dei relativi servizi », ovvero presumibilmente per agevolare la ricapitalizzazione di Alitalia, con l'articolo 50 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 aveva stanziato un importo pari a 300 milioni di euro.

Tale accordo, la cui approvazione avrebbe sbloccato un aumento di capitale da 2 miliardi, compresi oltre 900 milioni di nuova finanza, è stato successivamente sottoposto a referendum tra gli oltre 11.500 lavoratori dell'azienda aventi diritto al voto e bocciato con il 67 per cento di no (il « no » si è affermato con 6.816 voti contro 3.206 « sì »).

In data 2 maggio 2017 il Consiglio di Amministrazione di Alitalia ha ritenuto che l'esito del referendum rendeva impossibile l'attuazione del rilancio e della ristrutturazione della Società in stato di grave situazione economica, patrimoniale e finanziaria. Di fronte al venir meno del supporto dei soci e dell'impraticabilità, in

tempi brevi, di soluzioni alternative, ha quindi presentato istanza di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria come consentito dalla legge.

Con decreto del Ministro dello sviluppo economico in medesima data è stata, quindi, disposta l'ammissione della società Alitalia alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi degli articoli 1 e 2 del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39.

Osserva che la relazione illustrativa del decreto informa che la società versa in gravissime criticità finanziarie, tali da impedire l'adempimento delle obbligazioni correnti, comprese quelle funzionali all'esercizio dell'attività di collegamento aereo. Più precisamente il decreto ministeriale con il quale è disposta la procedura di amministrazione straordinaria illustra la seguente situazione patrimoniale aggiornata al 28 febbraio 2017: un numero di dipendenti pari ad oltre 11.000 unità ed una esposizione debitoria complessiva pari a circa euro 3 miliardi, superiori alle soglie minime di legge; lo stato di insolvenza della società con passività correnti per circa euro 2,3 miliardi a fronte di attività correnti per euro 921 milioni.

Secondo le previsioni elaborate da Alitalia in data 24 aprile 2017 (e riportate nella relazione tecnica allegata al decreto-legge) la cassa potrebbe venirsi ad esaurire in termini brevissimi, nell'ipotesi in cui la società stessa fosse richiesta di acquistare beni e servizi a fronte dell'immediato pagamento ovvero di costituire depositi a garanzia delle proprie obbligazioni.

Sottolinea che tale evenienza risulta, comunque, già verificatasi. Infatti, la notizia della richiesta di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria ha indotto l'*International Air Transport Association* (IATA) a richiedere, con comunicazione del 26 aprile 2017, quale condizione per permettere all'Alitalia di continuare a partecipare ai sistemi di *Business and Settlement Plan* della stessa IATA e della *IATA Clearing House* (attraverso i quali vengono distribuiti alle compagnie aeree gli incassi relativi alla vendita

dei biglietti ai passeggeri da parte dei diversi operatori del trasporto aereo, operando la seconda come camera di compensazione per garantire certezza nei pagamenti), la costituzione e il pagamento di un deposito anteriormente alla presentazione della domanda per l'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria, a pena della sospensione della società dalla partecipazione a tali sistemi, con conseguente pregiudizio della continuità operativa dell'azienda.

Al fine di preservare la continuità operativa è stato quindi perfezionato, in data 1° maggio 2017, l'accordo denominato « *Agreement on the deferral of suspension from IATA settlement system and provision of security deposits* » e, il giorno successivo, l'Alitalia ha provveduto al pagamento della prima *tranche* del richiesto deposito, pari a 30 milioni di euro (l'entità complessiva del deposito, secondo quanto dichiarato dal Ministro Calenda nel corso dell'audizione svolta al Senato il 3 maggio 2017, ammonta a 128 milioni di euro).

In questo quadro, l'articolo 1, comma 1, del decreto-legge all'esame dispone un finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di euro, della durata di sei mesi, che il Ministero dello Sviluppo economico, con proprio decreto da adottare di concerto con il Ministero dell'economia e finanze, è tenuto ad erogare a favore di Alitalia – Società Aerea Italiana, S.p.a, entro 5 giorni dall'apertura della procedura di amministrazione straordinaria, avvenuta con decreto ministeriale 2 maggio 2017, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 6 maggio 2017.

Il Ministro Calenda, in occasione di una sua recente audizione, ha sottolineato come l'importo del « prestito ponte » sia coerente con i costi stimati della procedura di amministrazione straordinaria (circa un miliardo di euro annuali), nonché necessario per evitare un *grounding* immediato che avrebbe comportato di fatto l'interruzione dei collegamenti anche interni, con intuibili effetti oltre che sul diritto alla mobilità anche di carattere economico. Si pensi ai circa 2 milioni di cittadini italiani al mese che viaggiano con

Alitalia e che non avrebbero potuto trovare facilmente mezzi di collegamento alternativo, atteso che gli altri vettori aerei che servono tratte italiane già viaggiano con *load factor* molto elevati.

Il medesimo comma 1 specifica che l'erogazione del prestito risponde alla finalità di far fronte a « indilazionabili esigenze gestionali » della società stessa e delle altre società del gruppo sottoposte ad amministrazione straordinaria. Ciò in funzione dell'esigenza di evitare l'interruzione del servizio di Alitalia nei collegamenti svolti sul territorio nazionale, ivi compresi quelli coperti da oneri di servizio pubblico, nonché per ciò che concerne la continuità dei rapporti internazionali tra vettori aerei.

Il prestito è concesso nelle more dell'esecuzione del programma di amministrazione straordinaria, ai sensi degli articoli 27 e 54 del decreto legislativo n. 270 del 1999, in conformità alla normativa europea.

Ricorda che la concessione di un siffatto prestito rientra nella materia degli aiuti di Stato disciplinata dall'ordinamento dell'Unione europea. Il comma 1 dell'articolo 1 del decreto-legge fa infatti riferimento alla conformità alla normativa europea dell'intervento effettuato.

Viene in particolare richiamata, nella relazione illustrativa del provvedimento, la coerenza di quanto previsto dal decreto-legge con i requisiti stabiliti dagli « Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà » (2014/C 249/01) nonché, per la determinazione dello *spread* applicabile al prestito concesso alla società, con la Comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione (2008/C 14/02) con i relativi aggiornamenti.

I citati « Orientamenti » consentono gli aiuti al salvataggio dell'impresa, come nel caso del provvedimento in esame, a condizione che consistano in un sostegno temporaneo alla liquidità sotto forma di garanzie su prestiti o di prestiti, che sia prevista la remunerazione del prestito ov-

vero, nel caso di garanzie su prestiti, che il costo finanziario complessivo del prestito oggetto di garanzia devono essere fissati a un tasso non inferiore al tasso di riferimento indicato nella comunicazione sul tasso di riferimento pubblicata nella Gazzetta Ufficiale europea serie C n. 14 del 19 gennaio 2008 e successivi aggiornamenti, e che i prestiti siano rimborsati e le garanzie cessino entro un termine non superiore a sei mesi dall'erogazione della prima rata al beneficiario.

In coerenza con quanto ha appena ricordato, al finanziamento in oggetto si applica l'interesse al tasso Euribor a sei mesi (pubblicato il giorno precedente la data di erogazione), maggiorato di 1.000 punti base – cioè del 10 per cento – ed è restituito, entro sei mesi dalla erogazione, in prededuzione, con priorità rispetto ad ogni altro debito della procedura.

L'ultimo periodo del comma 1 stabilisce che le somme corrisposte in restituzione del finanziamento per capitale e interessi siano versate, nel 2017, all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, per un importo pari a 300 milioni di euro al fondo istituito dall'articolo 37, comma 6, del decreto-legge n. 66 del 2014, finalizzato ad integrare le risorse iscritte in bilancio statale destinate alle garanzie prestate dallo Stato, e, per l'importo eccedente, al Fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato.

Il comma 2 prevede che i commissari straordinari, ai fini della predisposizione del programma di amministrazione straordinaria, provvedono, entro 15 giorni dalla pubblicazione del provvedimento in esame, ad un invito per la raccolta di manifestazioni di interesse finalizzate alla definizione della procedura di amministrazione straordinaria.

In sostanza gli indirizzi alternativi ammissibili ai sensi dell'articolo 27, comma 2 del decreto legislativo n. 270 del 1999 sono il programma di cessione, il programma di ristrutturazione ovvero quello che contempla la cessione di complessi di beni e contratti sulla base di un programma di prosecuzione dell'esercizio dell'impresa.

Le conseguenti procedure dovranno essere espletate entro sei mesi dalla concessione del finanziamento, nel rispetto dei principi di trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione.

Quanto alle prospettive aziendali, ricorda che il Ministro dello sviluppo economico, nel corso della citata audizione parlamentare, ha dichiarato la preferenza del Governo per una soluzione che realizzi una *partnership* industriale, più che finanziaria.

Il comma 3 dispone la copertura finanziaria del provvedimento cui si provvede per 300 milioni di euro mediante utilizzo delle risorse del citato articolo 50 del decreto-legge n. 50 del 2017 e per ulteriori 300 milioni di euro mediante riduzione del Fondo, istituito dall'articolo 37, comma 6, del decreto-legge n. 66 del 2014, finalizzato ad integrare le risorse iscritte in bilancio statale destinate alle garanzie prestate dallo Stato.

Il comma 4 autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze alle occorrenti variazioni in bilancio dello Stato, nonché a disporre l'eventuale ricorso ad anticipazioni di tesoreria, su richiesta dell'amministrazione competente, da regolarizzare tempestivamente con l'emissione di ordini di pagamento sui capitoli di spesa.

L'articolo 2 disciplina, infine, l'entrata in vigore.

Conclusivamente, il decreto-legge affronta l'esigenza di preservare, per quanto possibile, un equilibrio tra le ineludibili esigenze di salvataggio della società e la possibilità di individuare una solida prospettiva industriale per il trasporto aereo tramite un vettore nazionale nel nostro Paese.

Sottolinea che troppe volte nei settant'anni di storia di Alitalia si è assistito a scelte manageriali e interventi della politica incompatibili con una corretta gestione industriale. Adesso il Parlamento è chiamato ad assicurare le condizioni minime indispensabili per un recupero *in extremis* della Compagnia. Alle misure previste dal presente decreto-legge dovranno seguire scelte manageriali coerenti, in cui i necessari sacrifici non vengano

pesantemente ed esclusivamente addossati sulle spalle dei lavoratori, i meno colpevoli del disastro Alitalia.

Crede, per questo, che il dibattito in Commissione riceverà un proficuo contributo in sede di audizione dei Commissari nominati dal Governo, nell'ambito della attività conoscitiva già prefigurata nello scorso Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, da svolgere congiuntamente alla X Commissione.

Paolo Nicolò ROMANO (M5S) riferisce che il suo Gruppo si è astenuto oggi in Aula nei confronti della pregiudiziale di costituzionalità presentata dalla Lega Nord, ma non si asterrà sul disegno di legge di conversione del presente decreto-legge sul quale maturerà il suo convincimento solo dopo aver capito come Alitalia possa essere arrivata, in appena soli due anni, in questa disastrosa situazione pur avendo condizioni di mercato favorevoli (ad esempio il carburante) e un partner finanziario ed industriale, il vettore arabo Etihad, tra i più importanti al mondo.

Chiede per il tramite della presidenza, che il Governo consenta la visione dell'istanza depositata il 2 maggio scorso dalla Società Alitalia nella quale è evidenziata sia la situazione patrimoniale aggiornata al 28 febbraio 2017 che la sua esposizione debitoria complessiva pari a circa 3 miliardi di euro.

Esprime inoltre critiche sulla scelta dei componenti del Collegio Commissariale, uno dei quali, Gubitosi, privo di competenze specifiche e gli altri, a suo giudizio, in qualche modo responsabili dell'odierna crisi societaria. Si riferisce, in particolare, all'onnipresente Enrico Laghi che è stato Presidente del Consiglio di Amministrazione di MidCo S.p.A. – la società schermo di Cai che è azionista di Alitalia. Paradossalmente il primo atto che da Commissario dovrebbe fare sarebbe proprio denunciare se stesso, in quanto artefice di questo fallimento.

Ricorda inoltre alcuni gravi episodi del passato, quale la procedura di ingresso di Etihad in Alitalia per una cifra eccessivamente bassa, nonché il successivo *shopping*

dei nostri pezzi pregiati, quali gli slot di Londra pagati 60 milioni di euro – cioè appena 12 milioni l'uno – quando il valore di ciascuno di essi era almeno pari a 70 milioni (Air France aveva venduto un analogo slot a Oman Air per 75 milioni di euro), il programma mille miglia, e comunque i programmi fedeltà (clienti fidelizzati), pagati 112 milioni – ossia molto meno del valore reale – nonché le utilità derivanti dagli « accordi truffa » di *code sharing*, tutti a loro favore (secondo i quali, ad esempio, se per una tratta si acquistano biglietti Etihad ma il viaggio si svolge con Alitalia, gli arabi riconoscono massimo 200 euro mentre, in caso contrario – biglietto Alitalia ma servizio Etihad – Alitalia versa loro 400 euro: praticamente il doppio per lo stesso servizio).

Segnala che Alitalia ha smentito con un comunicato stampa quanto sopra, senza però mostrare i contratti che la sua parte politica intende visionare prima di autorizzare il « prestito ponte ».

Sottolinea inoltre che non ha affrontato il discorso relativo ai costosissimi e inutili rinnovi delle livree e delle poltroncine Frau (azienda il cui proprietario risulta essere stato il medesimo Montezemolo), nonché dei corsi di formazione e delle consulenze milionarie che hanno contribuito a creare il buco in cui l'azienda è precipitata.

Si dice convinto che Alitalia sia stata fatta appositamente indebitare, e per questo preannuncia che il Movimento 5 Stelle intende presentare appositi esposti alle autorità giudiziarie competenti. Ritiene inoltre queste ultime che non mancheranno di indagare, visti anche i precedenti intercorsi (come le recenti condanne per bancarotta e aggio di Cimoli e Mengozzi).

Osserva inoltre che altro ci sarebbe da aggiungere sull'entità del prestito erogato che ritiene anomala. È infatti un fatto curioso che la provvista finanziaria, inizialmente prevista in 300-400 milioni di euro, sia lievitata fino a raggiungere i 600 milioni di euro. La sua parte politica ha quindi fatto due conti: ipotizzando un deficit di 2 milioni di euro al giorno (così

come i giornali hanno riportato), i sei mesi di amministrazione straordinaria dovrebbero comportare un totale di 360 milioni di euro. Se si aggiungono ad essi i circa 100 milioni di euro per il deposito cauzionale richiesti dall'associazione internazionale IATA si arriva ad un totale di 460 milioni. Si chiede infine se i commissari non siano tenuti, e abbiano lo spazio di manovra, per tagliare gli sprechi. Inoltre, sottolinea che tutti i più autorevoli esperti hanno sostenuto che solo rivedendo i contratti in essere, ed eliminando sprechi e doppioni, la Compagnia potrebbe raggiungere il pareggio di bilancio.

In tal senso si chiede se non vi sia, quindi, il rischio che proprio questa ingente provvista, possa alla fine bloccare il risanamento aziendale. Ma forse, ritiene, si potrebbe concludere che questi soldi devono servire a rinviare il problema Alitalia a dopo le elezioni politiche: e questa, a suo avviso, va sempre più emergendo come vera e fondante ragione anche per evitare che la bomba Alitalia esploda in tutta la sua dimensione alla vigilia delle prossime elezioni politiche.

Conclude il suo intervento rinnovando alla presidenza le richieste di: prendere visione dell'istanza depositata il 2 maggio dalla Società stessa, nella quale si evidenzia sia la situazione patrimoniale aggiornata al 28 febbraio 2017, che la sua esposizione debitoria complessiva pari a circa 3 miliardi; attivarsi per chiedere al Governo la revoca della nomina dell'attuale Collegio Sindacale per evidente conflitto di interesse, auspicando l'individuazione di nomi *super partes*, competenti e che diano reali garanzie, facendo altresì emergere i veri responsabili di questo fallimento; individuare una cifra del « prestito ponte » che sia più congrua, considerando l'importo autorizzato fuori misura e finalizzato solo a prendere tempo.

Emiliano MINNUCCI (PD), riservandosi di attendere l'esito delle previste audizioni, ritiene che ora si dovrebbe affrontare nel merito la questione per come è posta nel provvedimento all'esame e per quanto ivi contenuto.

Replicando al collega Romano, osserva che affermare che i 600 milioni di euro previsti siano troppi non sia aderente alla realtà dei fatti.

Il punto piuttosto, a suo avviso, è fare in modo che il « prestito ponte » vada a buon fine e che, contemporaneamente, non sia preclusa la ricerca di un soggetto idoneo che offra la certezza di tenere in vita una realtà produttiva utile al Paese e che tale soggetto sia non un *partner* finanziario ma un vero e proprio *partner* industriale. Peraltro, segnala che anche nel caso ciò non fosse possibile, e l'azienda fosse liquidata, ci sarebbero, comunque, serie ricadute in termini di peso sulle finanze pubbliche in ragione del fatto che servirebbero molte risorse economiche per assicurare i trattamenti dovuti a titolo di ammortizzatori sociali anche solo a restare ai soggetti coinvolti dei settori dei trasporti e del turismo. Osserva, inoltre, che tale *partner* deve essere ricercato a 360 gradi – come pure gli è accaduto di ascoltare nel corso delle assemblee pubbliche sul tema cui ha partecipato in prima persona – senza preconstituire una soluzione impraticabile quale quella della nazionalizzazione o del coinvolgimento esclusivo di soggetti pubblici. D'altra parte, ritiene che ogni forma di integralismo ideologico sia esso di stampo statalista che antistatalista sia errato e comunque inadatto a contribuire a risolvere il problema.

Sottolinea che il provvedimento all'esame, che considera ragionevole e che costituisce al momento l'unica via per salvare un elemento strategico del sistema, deve rappresentare il primo passo per raggiungere gli scopi che ha precedentemente ricordato.

Ivan CATALANO (CI) premettendo che la sua parte politica non ha inteso ancora assumere una posizione definitiva, personalmente considera inopportuno combinare salvataggio e ristrutturazione dell'azienda. Ritiene, infatti, che il disposto commissariamento di Alitalia sia da condividere ma solo se in funzione della prossima liquidazione di quest'ultima.

Sottolinea, peraltro, che a suo avviso il finanziamento disposto dal provvedimento all'esame non sarà l'ultimo e, probabilmente, le risorse pubbliche da impegnare potranno ammontare almeno ad un miliardo di euro che, quindi, andrebbe ad aggiungersi agli altri sette già spesi, con gli esiti a tutti noti, nel recente passato.

Conclude riservandosi di potersi formare una opinione più chiara all'esito dei contributi informativi che potranno essere assunti in occasione delle programmate audizioni.

Franco BORDO (MDP) ricorda che quando era appena scoppiato il caso, la sua parte politica, attraverso gli strumenti di sindacato ispettivo aveva posto, innanzitutto, il problema della salvaguardia dei posti di lavoro e indicato la necessità che il Governo accompagnasse con responsabilità il corso della vicenda.

Per quanto attiene il provvedimento in esame, ritiene che il prestito, concesso in modo coerente alle norme vigenti è necessario per raggiungere gli scopi che ha ricordato.

Critica il fatto che per troppo tempo ad Alitalia sia mancato un credibile piano industriale e sottolinea che l'Italia non può sostenere il rischio di non avere una compagnia aerea di bandiera considerati i volumi di trasporto di cui ha bisogno e la propria geografia. Su tale linea stigmatizza gli errori compiuti nel passato – non solo quello lontano – e ricorda, esprimendo aspre critiche, quando solo nel luglio 2016 i vertici di Alitalia dipingevano un quadro roseo della situazione in sede di audizione parlamentare. Sottolinea che enormi errori sono stati compiuti e ritiene che questa all'esame sia un'opportunità per utilizzare proficuamente le risorse messe a disposizione dallo Stato il cui fine non deve essere concedere tempo ai Commissari straordinari di Alitalia ma contribuire a sostenere un rilancio della compagnia: ciò, prosegue, non in un'ottica di nazionalizzazione ma di collaborazione pubblico-privato ove il pubblico non si connota

come semplice « portatore d'acqua » ma come partecipante ai relativi destini e alle connesse politiche.

Conclude esprimendo l'auspicio che le audizioni programmate possano costituire un'occasione per raggiungere proficui esiti istruttori e confermando che, a suo avviso, sono presenti le condizioni affinché gli stanziamenti previsti dal decreto-legge possano essere valutati, e soprattutto utilizzati, positivamente.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL) ricordato che sulla questione pregiudiziale Allasia ed altri n. 1 presentata al disegno di legge oggi all'esame che è stata sottoposta all'Assemblea questa mattina il suo Gruppo si è astenuto, segnala che, visti i contenuti del decreto-legge, esso si orienta verso un voto favorevole sul provvedimento in oggetto.

Intende però riportare alla memoria della Commissione che i precedenti tentativi di risolvere le problematiche di Alitalia sono stati segnati negativamente dal comportamento delle organizzazioni sindacali dei lavoratori. In tal senso, solo per ricordare un episodio, rimarca che quando nel 2008 non si riuscì a condurre in porto l'operazione con Air France la responsabilità non fu – come da *vulgata* – del Governo Berlusconi, giacché in carica vi era il Governo Prodi, ma fu conseguenza della bocciatura del piano industriale da parte dei sindacati. Sottolinea, peraltro, di avere ben presente nella memoria che quando sono arrivati i compratori arabi, a fine 2014, la sinistra aveva avuto modo di manifestare il proprio compiacimento.

Ritiene, inoltre, che la cifra stanziata di 600 milioni di euro non sia certamente di poco momento. Per rendere virtuoso tale ingente impegno vanno però cercate soluzioni efficaci: in tal senso crede che sarebbe utile che le audizioni vedessero come protagonisti soggetti che si occupano realmente della materia e che conoscano il mercato di cui si parla. Crede pertanto auspicabile che si tengano audizioni di soggetti come Lufthansa e Air France, e comunque operatori internazionali del set-

tore che possano illustrare quali siano le concrete condizioni del mercato di riferimento.

A suo avviso, peraltro, sei mesi non saranno sufficienti per trovare un qualche credibile *partner* industriale disposto ad inserirsi in un'operazione così seria, soprattutto se si tiene conto del periodo in cui dovrebbe avvenire tutto ciò, che coincide con la probabile campagna elettorale che coinvolgerà il Paese e considerato il conseguente clima politico che ne sarà lo sfondo.

Vincenzo GAROFALO (AP-CpE-NCD) ritiene che il decreto-legge in esame rappresenta un intervento del Governo ragionevole, responsabile e corretto, atteso anche che si tratta di un finanziamento a titolo oneroso. Sottolinea, peraltro, che ogni azienda che rientri tra quelle cui si applichi la cosiddetta « legge Marzano » rappresenti, comunque, un problema per lo Stato tanto in termini di ricadute economiche che sociali, cosa che consiglia ragionevolezza.

Osserva che, almeno in questi ultimi giorni, molte informazioni sono state profuse nei più diversi ambienti e dagli organi di stampa: non è in grado di affermare se tutte corrispondano al vero. Tuttavia ciò induce a non escludere la possibilità che le medesime condizioni che oggi vive l'Alitalia non possano necessariamente ripresentarsi: in tal senso è necessario conoscere quale sia un possibile progetto industriale, se esso sia compatibile con le condizioni di mercato e, soprattutto, se vi siano soggetti disposti ad accettare una simile sfida. Sottolinea, del resto, che è proprio nella logica del mercato che possa scomparire Alitalia, con simmetrico profitto della concorrenza, e quindi bisogna cercare di immaginare cosa dovrà essere fatto in tale evenienza.

Rileva, inoltre, che la situazione relativa alle risorse umane rappresenta una problematica di non poco conto: il personale di Alitalia è costituito da un vasto numero di persone, molte con professionalità altamente specifica. Dovrebbe essere tuttavia trovato il modo di convertire a

logiche di competitività tutti i segmenti del personale, dal momento che adesso al tema della competitività sembra essere sensibile quasi esclusivamente il personale viaggiante.

In questo quadro, conclude, diventa molto importante anche l'attività volta ad ascoltare soggetti esperti del settore o coinvolti nella problematica. Auspica, in tal senso, che le audizioni in programma assumano profili altamente significativi affinché la Commissione possa acquisire approfondite informazioni utili allo svolgimento del suo compito.

Stefano ALLASIA (LNA) esprime la posizione chiara ed univoca del suo Gruppo sulla situazione della società Alitalia, esplicitata anche nella questione pregiudiziale di costituzionalità discussa dall'Assemblea su iniziativa della Lega e respinta nella seduta odierna.

La situazione critica che è emersa negli ultimi giorni è la logica conseguenza di evidenti errori dei manager dell'azienda, con responsabilità imputabili in primo luogo al presidente Montezemolo che, in una audizione svolta in questa Commissione nel mese di luglio del 2016 insieme all'amministratore delegato, aveva invece fornito rassicurazioni – evidentemente rilettesi del tutto prive di contenuto – sui conti economici e sulle prospettive industriali del vettore. Paradossalmente, rileva come il passato offra un chiaro suggerimento per il futuro: occorre fare esattamente il contrario di quello che è stato deciso dai precedenti amministratori.

Venendo al tema odierno, si dichiara contrario ad ogni forma di nazionalizzazione della cosiddetta compagnia di bandiera, né riesce a comprendere quali effetti positivi potranno sortire dal « prestito ponte » disposto dal decreto in esame, di cui è purtroppo facilmente prevedibile una proroga che avrà il solo scopo di allontanare il momento in cui assumere responsabilmente le scelte necessarie, su cui il suo movimento politico sarebbe invece disponibile a confrontarsi e collaborare.

Giorgio BRANDOLIN (PD) intende nuovamente ribadire la piena convinzione del

carattere di assoluta necessità ed indifferibilità del provvedimento in esame, anche a tutela dell'esigenza di garantire il più possibile la continuità dei collegamenti tra i territori periferici ed isolani e le altre zone del Paese.

È peraltro consapevole della difficoltà di trovare soluzioni adeguate ad una situazione che suscita legittime preoccupazioni ed interrogativi.

Al riguardo, auspica che le prime rassicuranti risposte possano essere fornite dai Commissari straordinari nel corso delle loro previste audizioni, ma esclude che si possano trovare vie d'uscita senza un risolutivo e concreto intervento di indirizzo da parte del Governo, al di là delle dichiarate preferenze verso la scelta di *partner* industriali piuttosto che finanziari. Si tratta invece di reagire agli esiti della consultazione dei lavoratori di Alitalia che si è risolto in una sconfitta per l'amministrazione della società e per gli stessi dicasteri interessati che poteva forse essere evitata — pur senza negarne il valore democratico — se gli attori dell'accordo avessero deciso di assumersene per intero la responsabilità. Invece, si è inannellato un ennesimo errore, cui si aggiunge la invocata chimera della nazionalizzazione così come in epoca più risalente, come ricordano gli esponenti della Lega, si ipotizzò l'uso di un doppio *hub*, uno a Fiumicino ed uno a Malpensa, rivelatosi esiziale per le logiche di profitto aziendale.

Conclude auspicando un necessario intervento di profonda ristrutturazione dell'azienda, per un suo rilancio duraturo che scongiuri il rischio di perpetuare la situazione di crisi per i prossimi mesi ed anni.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che l'intesa con il presidente Epifani è nel senso di svolgere un breve ciclo di audizioni, in merito alle misure volte a fronteggiare gli effetti della crisi di Alitalia — Società Aerea Italiana S.p.A., dei Commissari straordinari di tale società e dei rappresentanti delle realtà territoriali direttamente interessate. In relazione agli esiti della discussione si riserva di proporre di ampliare il programma delle

audizioni al fine di ricomprenservi i titolari dei dicasteri coinvolti, nonché, ove si ritenga opportuno, i vertici dei principali operatori nazionali e internazionali del settore.

Con riguardo alla richiesta formulata dal collega Romano, precisa che essa è stata formulata alla presenza del rappresentante del dicastero competente, che ne ha preso atto e che, auspicabilmente, agirà nel senso indicato.

Anna Maria CARLONI (PD) preannuncia che formulerà in Ufficio di presidenza la richiesta di audire le organizzazioni sindacali.

Michele Pompeo META, *presidente*, nel rinviare all'ufficio di presidenza ogni decisione in merito allo svolgimento della prossima attività conoscitiva, al fine di valutare se prevedere delle numerose sigle sindacali di Alitalia, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per domani.

La seduta termina alle 15.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 10 maggio 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 15.

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.

DL 50/2017: Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo.

C. 4444 Governo.

(Parere alla V Commissione).

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del disegno di legge all'ordine del giorno, rinviato, da ultimo, nella seduta del 9 maggio.

Ivan CATALANO (CI), *relatore*, illustra la sua proposta di parere (*vedi allegato*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO, nel prendere atto favorevolmente della proposta di parere, invita in ogni caso il relatore a valutare la possibilità di riformulare la prima condizione nel seguente modo: « con riferimento all'articolo 49, ove si prevede il trasferimento a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. delle azioni di ANAS S.p.A., si verifichi l'esigenza di accompagnare tale misura con iniziative volte, in caso di privatizzazione futura, a salvaguardare il controllo pubblico su di un settore connotato da caratteristiche di monopolio naturale, quale quello delle infrastrutture strategiche nazionali ferroviarie e stradali ».

Desidera, inoltre, offrire alcuni elementi di riflessione con riguardo al rilievo di cui alla lettera *h*), riferita alle risorse necessarie per consentire a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di assolvere compiutamente la funzione di realizzare gli interventi tecnologici necessari all'adeguamento delle linee regionali agli standard tecnologici e di sicurezza previsti per la rete ferroviaria nazionale. Al riguardo, le stime riportate dal relatore, citando come fonte l'ASSTRA, pari a 1,8 miliardi di euro non appaiono confermati dai riscontri oggettivi disponibili presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'analisi svolta dalla competente direzione, sulla base di parametri standard di messa in sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria per ciascuna tipologia, evidenzia,

infatti, che gli interventi indispensabili sulle ferrovie connesse ammontano a circa 300 milioni di euro mentre quelli concernenti le ferrovie isolate a 400 milioni. Per le ferrovie connesse sono state già stanziare le risorse necessarie nell'ambito del Piano Operativo MIT riferito al Fondo Sviluppo e Coesione, così come definite dalla delibera CIPE del 1° dicembre 2016, n. 54. Per quelli relativi alle ferrovie isolate saranno effettuati a valere sulle risorse previste dall'articolo 1, comma 140, della legge di bilancio per il 2017.

Il Ministero ha altresì chiesto alle regioni di presentare entro il 30 giugno 2017 i progetti esecutivi a valle dei quali sarà possibile valutare possibili integrazioni delle risorse, sempre a valere sul citato comma 140, nel caso in cui il fabbisogno risultasse superiore alle previsioni.

Tiene infine a precisare come la sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria rappresenti una priorità assoluta per il Governo. D'altra parte, le norme contenute nei primi cinque commi dell'articolo 47 del provvedimento in esame sono chiaramente finalizzate a rendere utilizzabili più efficacemente e tempestivamente le somme a tal fine messe a disposizione.

Ivan CATALANO (CI), *relatore*, alla luce dei chiarimenti offerti dal rappresentante del Governo, preannuncia la modifica alla sua proposta di parere al fine di accogliere la riformulazione della prima condizione richiesta dal sottosegretario, nonché ad espungere l'osservazione di cui alla lettera *h*).

Arianna SPESSOTTO (M5S), richiamando le valutazioni critiche sull'intero provvedimento espresse a nome del suo Gruppo dalla collega Carinelli nella scorsa seduta, ribadisce il voto contrario della sua parte politica.

Michele MOGNATO (MDP) prende atto che la proposta di parere si presenti estremamente articolata e complessa. Nel ringraziare il relatore per averne anticipato per le vie brevi nella tarda mattinata i contenuti, peraltro modificati in corso di

seduta, chiede di disporre di tempi adeguati per approfondirne il merito ed integrarlo, ove possibile, con alcuni rilievi che, a suo avviso, qualificherebbero il contributo della Commissione nella costruzione del testo finale del provvedimento.

Si riferisce, in particolare, all'opportunità di integrare la proposta di parere con un riferimento alle modalità di formazione del decreto ministeriale di cui all'articolo 27, comma 6, con cui saranno definiti i criteri in base ai quali le regioni a statuto ordinario determineranno i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, ai fini della ripartizione del fondo per il trasporto pubblico locale.

A suo avviso, sarebbe opportuno stimolare la Commissione di merito affinché, nell'individuare i citati livelli, sia prestata particolare attenzione ad assicurare il diritto alla mobilità sostenibile, lo sviluppo del trasporto a basso costo per i pendolari, nonché agli strumenti per il decongestionamento delle città e la determinazione delle regole fondamentali per una gestione efficiente ed economica del servizio. A tal fine dovrebbe a suo avviso prevedersi il passaggio di tale decreto presso le competenti Commissioni parlamentari.

Inoltre, chiede di valutare un'integrazione del parere con riguardo all'utilizzo

ed alla destinazione dei fondi connessi alla realizzazione del « Programma Grandi Stazioni », di cui al comma 6 dell'articolo 47. In particolare, sarebbe opportuno prevedere che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 31 dicembre di ogni anno, sia obbligato a presentare alle Camere una relazione dettagliata che evidenzia in modo puntuale il quadro finanziario, lo stato di attuazione aggiornato dei progetti, con annesse varianti, di cui alle delibere citate, nonché lo stato delle verifiche effettuate presso i cantieri delle opere.

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendovi obiezioni, accoglie la richiesta del collega Mognato di rinviare la conclusione dell'esame in sede consultiva del provvedimento, con la precisazione che, per assicurare un ordinato andamento dei lavori parlamentari presso la Commissione di merito, l'argomento sarà inserito al primo punto dell'ordine del giorno della seduta di giovedì 11 maggio, per essere tempestivamente concluso entro la medesima seduta.

Rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.15.

ALLEGATO

DL 50/2017: Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo (C. 4444 Governo).

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo » (C. 4444 Governo);

rilevato che l'articolo 13, in funzione del concorso delle amministrazioni centrali dello Stato al raggiungimento degli obiettivi programmatici indicati nel DEF 2017, riduce la dotazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per circa 41 milioni per l'anno 2017;

evidenziato che l'articolo 27, nell'intervenire sulla disciplina del trasporto pubblico locale, ridefinisce la dotazione del Fondo nazionale e le modalità della sua ripartizione, riproponendo le disposizioni dello schema di decreto legislativo n. 308, che era stato adottato in attuazione della delega per la riforma dei servizi pubblici locali ma che non era stato poi emanato a seguito della pronuncia di illegittimità costituzionale n. 251 del 2016;

valutato positivamente il quasi integrale recepimento dei rilievi formulati dalla Commissione sul citato articolato;

preso atto con favore della stabilizzazione del Fondo trasporto pubblico locale che, tuttavia, subisce una riduzione di 70 milioni per il 2017 e di 100 milioni a decorrere dall'anno 2018;

evidenziato però che non è stato integralmente riprodotto l'articolo 22, i cui commi da 6 a 10 mitigavano talune rigidità dei parametri adottati in sede di riparto, al fine di venire incontro alla oggettiva difficoltà di assoggettare a un criterio unico ed omogeneo di efficienza situazioni assai differenziate sotto il profilo territoriale e della domanda, con potenziali effetti penalizzante nella ripartizione del Fondo per i territori strutturalmente svantaggiati;

preso atto che l'articolo 27, comma 2, lettera *d*), recependo un rilievo espresso dalla Commissione, fissa un termine (al 30 settembre 2017) che era stato a suo tempo suggerito nel presupposto che il provvedimento entrasse in vigore già nel 2016; al contrario, il comma 4 dell'articolo 27 non recepisce l'indicazione espressa dalla Commissione di prevedere, a certe condizioni, che le regioni siano autorizzate ad accertare fino al 95 per cento della quota del Fondo ad essa attribuita l'anno precedente;

rilevato che il comma 5 del medesimo articolo 27 richiama il ruolo dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale con riferimento all'acquisizione di dati uniformi sul trasporto pubblico locale, senza però precisare che essi devono essere acquisiti e trattati in formato aperto e interoperabile, così da poter facilitare l'elaborazione e la fruizione dei medesimi da parte degli interessati;

evidenziata l'esigenza che il decreto di cui al comma 6, nell'indicare i criteri in base ai quali le regioni a statuto ordinario

determineranno i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale – entro 120 giorni, salvo intervento sostitutivo dello Stato in caso di inadempienza –, preveda anche uno specifico riferimento legato allo sviluppo nel trasporto pubblico locale di sistemi ITS (*Intelligent Transport Systems*), ovvero a guida intelligente, peraltro secondo le indicazioni fornite dall'apposito Piano di Azione Nazionale sui sistemi intelligenti di Trasporto ITS, adottato nel febbraio del 2014 dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

segnalato che il limite recato dal comma 9 per la locazione di veicoli da adibire al trasporto pubblico – pari a 12 anni – appare eccessivamente ampio, anche perché non assistito da criteri legati alla classe di inquinamento del mezzo;

preso atto della necessità di meglio specificare l'ambito e le finalità del fondo istituito dalla legge di stabilità per il 2016 per il miglioramento dell'efficienza energetica e il raggiungimento degli standard europei del parco mezzi destinato al trasporto pubblico locale e regionale;

segnalata l'inopportunità di condizionare l'erogazione del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico alle circostanze indicate all'articolo 39, considerato che questo meccanismo potrebbe rivelarsi essere un meccanismo inefficace rispetto agli scopi perseguiti e probabilmente eccessivamente rigido;

richiamati i contenuti dell'articolo 47, con riguardo al trasporto ferroviario e il ruolo significativo attribuito a Rete Ferroviaria Italiana spa come unico soggetto responsabile della realizzazione degli interventi tecnologici necessari all'adeguamento delle linee regionali agli standard tecnologici e di sicurezza previsti per la rete ferroviaria nazionale, sia pure nei limiti delle risorse disponibili;

preso atto che il comma 8 dell'articolo 47 eroga risorse pubbliche a ristoro di alcuni servizi ferroviari resi da Trenitalia nella regione siciliana, nonché di altri

servizi interregionali che sono a carico dello Stato « nelle more della definizione dei relativi rapporti contrattuali », senza che sia prevista alcun limite temporale a questa fase transitoria;

osservato che l'istituzione del fondo per finanziare l'ammodernamento dei carri merci e la relativa modalità di erogazione, di cui ai commi 10 e 11 dell'articolo 47, potrebbe ingenerare dubbi sulla piena coincidenza con i meccanismi definiti dalla normativa europea citata nel testo, fermo restando che viene opportunamente adottato il sistema della « notificazione preventiva » alle competenti autorità sovranazionali;

richiamate le disposizioni dell'articolo 48, anch'esse riferite al trasporto pubblico locale e formulate in modo identico alla disciplina del citato schema di decreto legislativo – segnatamente con quanto era ivi previsto agli articoli 14, 17 e 26, al punto che il riferimento normativo interno dell'articolo 10 erroneamente non è stato adeguato al nuovo impianto normativo – che comprendono norme di contrasto all'evasione tariffaria mediante l'affidamento di controlli ad agenti accertatori esterni ai gestori del trasporto pubblico o anche a membri della polizia giudiziaria;

preso atto di quanto stabilito dall'articolo 49 che prevede il trasferimento a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. delle azioni di ANAS S.p.A., operazione che tuttavia deve essere condotta salvaguardando il più possibile gli strumenti di vigilanza e controllo pubblico delle principali infrastrutture di trasporto nazionali, assicurandone saldamente nella mano pubblica l'assetto proprietario;

rilevato che l'articolo 50 intende assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia S.p.A., come risulta esplicitamente dalla successiva adozione del decreto-legge 2 maggio 2017, n. 55;

citata la previsione dell'articolo 51 che consente all'ENAV di destinare alla riduzione della tariffa per i servizi di

terminale una quota delle risorse relative alla fornitura dei servizi della navigazione aerea di rotta in favore del traffico civile, non di sua spettanza, riscosse e consummate per l'anno 2014, pari a 26.000.000 di euro;

ricordato che l'articolo 52 infine interviene sulla materia della mobilità ciclistica integrando la norma del comma 640 della legge di Stabilità 2016, con la previsione della realizzazione di ulteriori ciclovie turistiche sul territorio nazionale;

evidenziato che l'articolo 65 interviene sulle spese di funzionamento dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) in relazione ai compiti di autorità nazionale di regolamentazione del settore postale,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) con riferimento all'articolo 49, ove si prevede il trasferimento a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. delle azioni di ANAS S.p.A., si verifichi l'esigenza di accompagnare tale misura alla scelta irreversibile di non riproporre politiche volte alla privatizzazione e dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Ferrovie dello Stato italiane Spa, attesa l'esigenza di salvaguardare il controllo pubblico su di un settore connotato da caratteristiche di monopolio naturale, quale quello delle infrastrutture strategiche nazionali ferroviarie e stradali;

2) nell'ambito delle misure sul trasporto pubblico locale di cui all'articolo 27, siano riprodotti i contenuti dell'articolo 22, commi da 6 a 10, dello schema di decreto legislativo recante il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale (Atto n. 308);

3) si espunga la condizione posta dall'articolo 39 alla regolare erogazione alle regioni del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico;

e con le seguenti osservazioni:

con riguardo all'articolo 27:

a) al comma 1, abbia cura la Commissione di merito di verificare la possibilità di reintegrare per quanto possibile la dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, individuando una diversa modalità di copertura degli interventi recati dagli articoli 14 e 20 del medesimo provvedimento;

b) al comma 2, lettera d), ove si prevede che la penalizzazione per le regioni i cui servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica non si applica ai contratti vigenti al 30 settembre 2017, si abbia cura di verificare la congruità del termine che la Commissione aveva suggerito nel presupposto che il provvedimento entrasse in vigore già nel 2016;

c) al comma 4, si aggiunga il seguente periodo « Nelle more dell'emanazione del decreto di cui al comma 1, all'alinea, ciascuna Regione è autorizzata ad accertare fino al 95 per cento della quota del Fondo ad essa attribuita l'anno precedente a quello di riferimento, ove l'importo complessivo del Fondo nell'anno di riferimento sia pari o superiore a quello dell'anno precedente. Ove l'importo complessivo del Fondo nell'anno di riferimento sia inferiore a quello dell'anno precedente, ciascuna Regione è autorizzata ad accertare fino al 95 per cento di una quota di competenza rideterminata in misura proporzionale alla riduzione del Fondo »;

d) al comma 5, si venga incontro all'esigenza che il flusso informativo di interesse dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale sia reso in formato aperto e interoperabile, così da poter facilitare l'elaborazione e la fruizione dei dati da parte degli interessati;

e) al comma 6, dovrebbe valutarsi l'esigenza che il decreto ivi previsto rechi anche uno specifico riferimento legato allo

sviluppo nel trasporto pubblico locale di sistemi ITS (*Intelligent Transport Systems*), ovvero a guida intelligente;

f) dovrebbe verificarsi se il limite recato dal comma 9 per la locazione di veicoli da adibire al trasporto pubblico – pari a 12 anni – sia congruo in relazione all'esigenza di ridurre entro i 7 anni la media di anzianità del parco circolante, in ogni caso introducendo anche il criterio legato alle classe di inquinamento del mezzo, non inferiore a « Euro 5 »;

g) dovrebbe valutarsi l'opportunità di integrare l'articolo 27 con una limitata modifica all'articolo 1, comma 866, primo periodo della legge 28 dicembre 2015, n. 208, volta a precisare che il Fondo ivi istituito, per assicurare il miglioramento dell'efficienza energetica, è « finalizzato all'acquisto, anche diretto o per il tramite di società specializzate, al noleggio, nonché alla riqualificazione energetica dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale »;

con riguardo all'articolo 47:

h) dovrebbe verificarsi se le risorse disponibili siano sufficienti a consentire a Rete Ferroviaria Italiana spa di assolvere compiutamente la funzione, di realizzare gli interventi tecnologici necessari all'ade-

guamento delle linee regionali agli standard tecnologici e di sicurezza previsti per la rete ferroviaria nazionale;

i) al comma 8, dovrebbe valutarsi l'opportunità di fissare una data certa entro cui procedere alla « definizione dei relativi rapporti contrattuali », ivi prevista;

j) ai commi 10 e 11 dovrebbe verificarsi la loro piena compatibilità con le normative europee citate nel testo, atteso che il regolamento di esecuzione definisce un quadro normativo che consente l'introduzione, e l'applicazione, da parte dei gestori dell'infrastruttura, di un regime sui canoni differenziati per l'accesso alle linee ferroviarie sulla base del rumore prodotto strutturato in forma di programma di sconti minimi obbligatori o di *bonus* (o anche di « *malus* »);

con riguardo all'articolo 48:

k) dovrebbe infine verificare la Commissione di merito la praticabilità di una integrazione della disposizione, finalizzata ad introdurre norme di agevolazioni fiscali a favore degli utenti del trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, ivi compresa la detraibilità delle spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti collegandola alle procedure telematiche del modello precompilato di dichiarazione dei redditi.