

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

Variazione nella composizione della Commissione	59
5-07160 Gariglio: Sostenibilità di gestione e relazione costi/proventi del progetto di cabinovia metropolitana Trieste-Porto vecchio-Carso	59
ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)	61
5-07097 Berti: Accessibilità della piattaforma « Sid il portale del mare », con particolare riferimento al dato dell'ammontare dei canoni pagati dai soggetti privati in relazione all'ottenimento delle concessioni demaniali marittime	59
ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)	62
5-07065 Barbuto: Contratto di servizio fra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la nuova società ITA in relazione alle esigenze della continuità territoriale ..	60
ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)	63

INTERROGAZIONI

Giovedì 2 dicembre 2021. — Presidenza del vicepresidente Paolo FICARA. — Interviene, da remoto, il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili Giancarlo Cancelleri.

La seduta comincia alle 13.30.

Variazione nella composizione della Commissione.

Paolo FICARA (M5S), *presidente*, avverte che la deputata Wanda Ferro, appartenente al Gruppo Fratelli d'Italia, ha cesato di far parte della Commissione.

5-07160 Gariglio: Sostenibilità di gestione e relazione costi/proventi del progetto di cabinovia metropolitana Trieste-Porto vecchio-Carso.

Il sottosegretario Giancarlo CANCELLERI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati (*vedi allegato 1*).

Davide GARIGLIO (PD), replicando, accoglie con favore la notizia che il documento sulla sostenibilità di gestione è disponibile e preannuncia che verrà domandato l'accesso agli atti per conoscerne il contenuto.

5-07097 Berti: Accessibilità della piattaforma « Sid il portale del mare », con particolare riferimento al dato dell'ammontare dei canoni pagati dai soggetti privati in relazione all'ottenimento delle concessioni demaniali marittime.

Il sottosegretario Giancarlo CANCELLERI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati (*vedi allegato 2*). Aggiunge che la piattaforma rappresenta uno strumento di grande importanza; tuttavia riconosce che molto si può ancora fare per sfruttarne al meglio le potenzialità; ringrazia pertanto gli interroganti per aver dato l'occasione di affrontare l'argomento.

Francesco BERTI (M5S) ringrazia a sua volta il sottosegretario per aver dato atto che la piattaforma « Sid il portale del mare » non è al momento agevolmente fruibile, tanto che cittadini e membri del Parlamento sono spesso in difficoltà nell'interpretarne il contenuto. Ricorda che una riforma relativa alle concessioni demaniali marittime è richiesta dall'Unione europea da ben 15 anni, che il nostro Paese vanta 7000 chilometri di coste, su cui sono presenti ben 27000 concessioni, le quali danno luogo a un giro d'affari di 15 miliardi; su tale fatturato l'erario percepisce 80 milioni, a fronte un gettito che dovrebbe ammontare almeno a 105 milioni. Sottolinea che i concessionari non devono certo essere tassati, ma nemmeno favoriti con privilegi ingiustificati. Conclude dichiarando che il Ministero deve fare tutto quanto in suo potere per rendere accessibili questi dati, e che, per la situazione esistente, l'Italia è già sottoposta a una procedura di infrazione da parte dell'Unione europea.

5-07065 Barbuto: Contratto di servizio fra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

e la nuova società ITA in relazione alle esigenze della continuità territoriale.

Il sottosegretario Giancarlo CANCELLERI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati (*vedi allegato 3*).

Elisabetta Maria BARBUTO (M5S) manifesta perplessità sul tenore della risposta. Il regolamento CE n. 1008 del 2008 era già vigente prima della costituzione di ITA, epoca in cui era assicurata la continuità territoriale delle isole. L'articolo 202 del decreto-legge n. 34 del 2020 (cosiddetto Rilancio) ha nuovamente previsto un contratto di servizio stipulato fra il vettore e il MIMS, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero dello sviluppo economico. Crede importante specificarlo, perché – se la Commissione europea è stata chiara in ordine alle modalità di assoluzione degli oneri di servizio pubblico – occorre nondimeno venire incontro alle esigenze dei tanti cittadini residenti in zone non territorialmente continue del nostro Paese.

La seduta termina alle 13.50.

ALLEGATO 1

5-07160 Gariglio: Sostenibilità di gestione e relazione costi/proventi del progetto di cabinovia metropolitana Trieste-Porto vecchio-Carso.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento al quesito posto, la Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile ha rappresentato quanto segue.

Il Comune di Trieste, nell'ambito delle procedure finalizzate al riparto del Fondo Investimenti per il settore dei sistemi di trasporto rapido di massa (Avviso 2), ha presentato istanza per la realizzazione della cabinovia Trieste-Porto Vecchio-Carso, che ha l'obiettivo di risolvere le criticità connesse alla penetrazione nord della città di Trieste.

L'intervento è stato inserito tra quelli ammissibili a finanziamento con le risorse del PNRR, con assegnazione di un contributo pari a euro 48.768.102,54 per la sua realizzazione.

La valutazione dell'intervento è stata fatta sulla base del progetto di fattibilità tecnico-economica della cabinovia, dell'analisi trasportistica e dell'analisi costi-benefici, nonché sulla verifica della sostenibilità dell'esercizio.

Quanto alla possibile chiusura dell'impianto in presenza di vento, la relazione illustrativa ipotizza che l'impianto possa rimanere chiuso al pubblico per almeno 20 giorni l'anno mentre per altri 10 giorni l'esercizio potrebbe essere interrotto per almeno mezza giornata; la tratta Bovedo-Porto Vecchio-Trieste, per posizione ed inserimento tra gli edifici del porto, risulta maggiormente protetta, con conseguente riduzione dei periodi di chiusura.

Relativamente al documento sulla sostenibilità di gestione, si segnala che lo stesso è contenuto nell'apposita relazione allegata all'istanza inviata alla predetta Direzione generale, come richiesto ai sensi del citato Avviso, nella quale si dà evidenza dei dati utilizzati per l'analisi della sostenibilità finanziaria dell'investimento.

Infine, con specifico riguardo alla richiesta di disporre dei dati sulla sostenibilità della gestione, si rappresenta che per la verifica della copertura dei costi d'esercizio del progetto sono stati utilizzati i medesimi dati utilizzati per l'analisi costi benefici, e cioè:

la domanda di progetto, stimata in circa 3.600.000 passeggeri/anno;

le variazioni delle percorrenze chilometriche dei modi di trasporto pubblico locale, considerato che le nuove percorrenze con il modo funiviario sono di circa 7.200.000 veicoli km/anno e le percorrenze non più esercitate a seguito della ristrutturazione della rete bus sono di circa 90.000 veicoli km/anno;

i costi di esercizio dei modi impattati, con il funiviario pari a 0,49 euro/veicolo km e il bus pari a 5,47 euro/veicolo km.

Il rapporto tra variazione di ricavi e variazione di costi è risultato pari al 115 per cento.

ALLEGATO 2

5-07097 Berti: Accessibilità della piattaforma «Sid il portale del mare», con particolare riferimento al dato dell'ammontare dei canoni pagati dai soggetti privati in relazione all'ottenimento delle concessioni demaniali marittime.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Con riferimento al quesito posto, informo che il dataset disponibile nel portale open data SID - Il Portale del Mare riporta inserimenti di dati relativi alle concessioni aggiornati a maggio 2021, inclusi i canoni dovuti per il medesimo anno; inoltre, è in corso – da parte delle diverse Amministrazioni competenti – il popolamento del sistema con i dati relativi agli anni precedenti.

Ricordo che qualunque soggetto interessato a conoscere la consistenza del demanio marittimo, così come il suo stato di utilizzo, può gratuitamente accedere al Portale ed interrogare le informazioni di interesse sfruttando l'interfaccia grafica del Sistema, la quale consente la lettura dei dati – tra i quali è già presente il prospetto storico del costo annuo di ogni singola concessione inserita nel database –, la sovrapposizione di diversi livelli cartografici utili alla più agevole ed intuitiva navigazione a vista, oltre ad un motore di loca-

lizzazione per il posizionamento tramite l'inserimento di informazioni puntuali.

Le Amministrazioni centrali dello Stato già acquisiscono regolarmente informazioni aggregate estratte dal Sistema, definendo, di concerto con il Centro Operativo Nazionale, i criteri di estrazione di volta in volta necessari.

Inoltre, recentemente è stata rilasciata la nuova versione del SID - il Portale del Mare e ulteriori strumenti di estrazione delle informazioni, anche in forma aggregata per fini statistici, che saranno oggetto di implementazione da parte del Centro Operativo Nazionale del SID stesso.

A tale riguardo, segnalo che, nel disegno di legge di bilancio 2022 (AS 2448), è previsto lo stanziamento di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2027 per le spese correnti del SID, mentre per l'implementazione di tale sistema informativo la stessa legge prevede 7,7 milioni per ciascuno degli anni dal 2022 al 2027.

ALLEGATO 3

5-07065 Barbuto: Contratto di servizio fra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la nuova società ITA in relazione alle esigenze della continuità territoriale.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Con riferimento alla procedura per la stipula del contratto di servizio con la compagnia aerea ITA, ricordo che i regolamenti europei in materia di trasporto aereo hanno sancito il principio generale della libera concorrenza, fatta salva la possibilità di derogarvi qualora ricorrano gli specifici presupposti di cui agli articoli 16, 17 e 18 del Regolamento europeo n. 1008/2008, che sono alla base del riconoscimento del regime di oneri di servizio pubblico su determinate rotte.

Tale deroga richiede altresì che l'assegnazione dei servizi su tali rotte avvenga in conformità alle anzidette disposizioni e, in particolare, attraverso una gara pubblica,

nel rispetto dei principi di non discriminazione e tutela della concorrenza.

Ciò è stato anche ribadito dalla Commissione europea nel corso delle interlocuzioni con le autorità italiane, che hanno condotto alla autorizzazione per l'avvio della nuova società ITA, in ordine alla quale la medesima Commissione ha specificato che la società potrà partecipare ai bandi di gara per la continuità territoriale al pari degli altri vettori interessati.

Per quanto concerne la cosiddetta continuità aerea, la stessa è stata assicurata senza soluzione di continuità ed in conformità alla sopra menzionata disciplina europea attraverso l'espletamento di specifiche procedure ad evidenza pubblica.