IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INCONTRI CON DELEGAZIONI STRANIERE:

Incontro con una delegazione della Commissione competente in materia di politica estera del Consiglio nazionale della Svizzera	57
--	----

SEDE REFERENTE:

Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto. C. 2722 Governo, approvato dal Senato (<i>Seguito dell'esame e conclusione</i>)	57
---	----

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione). Atto n. 159 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	58
--	----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-05634 Attaguile: Ritardi nell'erogazione dei contributi alle imprese per l'acquisto di veicoli industriali pesanti	59
--	----

<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	62
--	----

5-05635 Scotto: Stato di sicurezza dell'aeroporto di Roma Fiumicino a seguito dell'incendio del Terminal 3	60
--	----

<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	63
--	----

5-05636 Biasotti: Interventi per migliorare l'efficienza e la sostenibilità della mobilità urbana	60
---	----

<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	65
--	----

5-05637 Liuzzi: Gestione della società Ferrovie Appulo Lucane (FAL), anche con riguardo alle modalità di selezione del personale	60
--	----

<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	67
--	----

5-05638 Bruno: Servizio di trasporto delle biciclette sui treni E464 di Trenitalia SpA	60
---	----

<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	68
--	----

5-05639 Bonaccorsi: Modalità di regolazione dei canoni di concessione tra le società di gestione aeroportuale e le società di gestione di attività commerciali che operano all'interno degli aeroporti	61
--	----

<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i>	69
--	----

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di ENAV Spa, nell'ambito dell'esame dello schema di contratto di programma tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed ENAV Spa per il triennio 2010-2012 (atto n. 152) e dello schema di contratto di programma tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed ENAV Spa per il triennio 2013-2015 (atto n. 153)	61
---	----

INCONTRI CON DELEGAZIONI STRANIERE

Mercoledì 20 maggio 2015.

Incontro con una delegazione della Commissione competente in materia di politica estera del Consiglio nazionale della Svizzera.

L'incontro informale si è svolto dalle 9.10 alle 9.50.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 20 maggio 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.

La seduta comincia alle 14.15.

Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto.

C. 2722 Governo, approvato dal Senato.

(Seguito dell'esame e conclusione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 14 aprile 2015.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, invita l'onorevole Mura a sostituire il relatore, onorevole Tullo, impossibilitato a partecipare alla seduta, a riferire sui pareri espressi dalle Commissioni competenti in sede consultiva e dal Comitato per la legislazione.

Romina MURA (PD) avverte che sono pervenuti i pareri di tutte le Commissioni competenti in sede consultiva, nonché del

Comitato per la legislazione, Avverte altresì che hanno espresso parere favorevole le Commissioni II (Giustizia), IV (Difesa), V (Bilancio), X (Attività produttive), XII (Affari sociali) e XIV (Politiche dell'Unione europea) e che le Commissioni I (Affari costituzionali), VI (Finanze), VII (Cultura) e VIII (Ambiente) hanno espresso parere favorevole con osservazioni. Osserva che il contenuto di tali osservazioni, con particolare riferimento a quelle concernenti la formulazione di specifici criteri di delega, potrà tradursi in ordini del giorno in Assemblea. Come già sottolineato dal relatore nel corso del dibattito, ribadisce che, trattandosi di un disegno di legge delega, in sede di esame degli schemi di decreto legislativo si potrà verificare l'attuazione degli ordini del giorno accolti dal Governo. Ricorda in proposito che già nel corso dell'esame in Commissione era stata evidenziata l'opportunità di riprendere in appositi ordini del giorno il contenuto di alcuni emendamenti, in particolare relativi alla regolazione delle imbarcazioni a pagaia, alla determinazione della platea dei soggetti che possono rilasciare il brevetto per istruttori di vela e alla precisa definizione dello stato di alterazione psico-fisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti, al quale sono connesse sanzioni più severe. Rileva infine che anche il Comitato per la legislazione ha espresso parere favorevole con una condizione relativa alla formulazione del criterio direttivo di cui alla lettera s). Ritiene che anche tale condizione e le successive osservazioni possono costituire oggetto di ordini del giorno. Per le ragioni sopra indicate non ritiene opportuno presentare emendamenti al testo del disegno di legge, sottolineando anche in questa fase l'esigenza prioritaria che si pervenga tempestivamente alla sua definitiva approvazione. Ribadisce in ogni caso che le questioni indicate nei pareri espressi dalle altre Commissioni e dal Comitato per la legislazione, nonché quelle emerse nel corso del dibattito, possono essere adeguatamente affrontate mediante ordini del giorno e, successiva-

mente, nell'ambito del testo dello schema di decreto legislativo con cui si darà attuazione alla delega.

Settimo NIZZI (FI-PdL) chiede al rappresentante del Governo di verificare la possibilità che anche la patente nautica venga emessa nel formato tessera plastificato, al pari di quanto avviene per la patente di guida per i veicoli, anche per evitare rischi di usura dovuti alla navigazione in acqua.

Il viceministro Riccardo NENCINI prende atto della richiesta dell'onorevole Nizzi e si riserva di verificare la possibilità di attuare quanto da lui richiesto.

Michele Pompeo META, *presidente*, invita il collega Nizzi a presentare al riguardo un ordine del giorno in Assemblea.

Ivan CATALANO (SCpI) giudica opportuno che venga accolta l'osservazione di cui al punto *a*) del parere della VIII Commissione, con la quale si chiede l'estensione dell'ambito di applicazione del principio di delega di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *e*), anche alle procedure per l'approvazione e l'installazione, su unità da diporto e relativi motori di propulsione, di nuova costruzione o già immessi sul mercato, di sistemi di alimentazione con gas naturale liquefatto (GNL).

La Commissione delibera di conferire il mandato al relatore a riferire in senso favorevole all'Assemblea sul provvedimento in esame. Delibera, altresì, di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente.

Michele Pompeo META, *presidente*, si riserva di designare i componenti del Comitato dei nove sulla base delle indicazioni dei Gruppi.

La seduta termina alle 14.25.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 20 maggio 2015 — Presidenza del presidente Michele Pompeo META — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.

La seduta comincia alle 14.25.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione).

Atto n. 159.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo in oggetto, rinviato nella seduta del 14 maggio 2015.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che in data 18 maggio è stato trasmesso il parere espresso dalla Conferenza Stato-Regioni. Tenuto conto che la Commissione, in relazione alla complessità dello schema di decreto in esame, ha avviato lo svolgimento di alcune audizioni informali, chiede al rappresentante del Governo di assumere l'impegno che il decreto legislativo non sarà approvato in via definitiva prima dell'espressione del parere da parte della Commissione.

Il viceministro Riccardo NENCINI segnala che il termine di recepimento della direttiva in questione è fissato al 16 giugno 2015. Anche in relazione agli impegni assunti dal Governo per pervenire alla chiusura della procedura di infrazione n. 2008/2097, evidenzia che l'approvazione in via definitiva da parte del Consiglio dei ministri del decreto legislativo in esame deve intervenire entro la suddetta data. Qualora ciò non accadesse, si determinerebbe il rischio dell'avvio di una nuova procedura di infrazione e si aggraverebbe la posizione dell'Italia nella procedura di infrazione n. 2008/2097, nell'ambito della quale l'Italia ha già ricevuto dalla Com-

missione europea una lettera di messa in mora per la mancata attuazione della sentenza della Corte di giustizia europea del 3 ottobre 2013. Rappresenta pertanto alla Commissione l'esigenza che la Commissione stessa renda il parere sullo schema di decreto legislativo in esame con tempi tali da consentire che l'approvazione definitiva da parte del Consiglio dei ministri abbia luogo entro il 16 giugno.

Michele Pompeo META, *presidente*, evidenzia la volontà e l'impegno della Commissione di pervenire tempestivamente all'espressione del proprio parere. Rileva peraltro che si tratta di un atto molto complesso e rilevante e che alcune delle audizioni definite in sede di Ufficio di Presidenza sono irrinunciabili. Osserva altresì il grave ritardo con il quale si è provveduto a dare risposta ai rilievi sollevati dalla Commissione europea e dalla Corte di giustizia con riferimento alla procedura di infrazione n. 2008/2097. In ogni caso, in uno spirito di collaborazione tra le istituzioni, manifesta l'impegno della Commissione a esprimere il proprio parere in modo da consentire l'approvazione definitiva del decreto legislativo entro la data indicata dal rappresentante del Governo.

Ivan CATALANO (SCpI) chiede al rappresentante del Governo un chiarimento in merito alle ragioni per cui il testo dell'articolo 17 dello schema di decreto legislativo non riproduce le disposizioni vigenti in materia di sovrapprezzo.

Il viceministro Riccardo NENCINI si riserva di fornire il chiarimento richiesto nell'ambito dell'ulteriore esame dello schema di decreto legislativo da parte della Commissione.

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

La seduta termina alle 14.30.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 20 maggio 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.

La seduta comincia alle 14.30.

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

5-05634 Attaguile: Ritardi nell'erogazione dei contributi alle imprese per l'acquisto di veicoli industriali pesanti.

Filippo BUSIN (LNA), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Filippo BUSIN (LNA), replicando, pur prendendo atto dei ritardi nell'erogazione dei contributi relativi all'anno 2013 dovuto all'invio di una documentazione incompleta da parte delle imprese, si ritiene parzialmente soddisfatto della risposta. Osserva infatti che il Ministero avrebbe potuto, al fine di evitare tali ritardi, estendere anche a chi avesse acquistato nel 2013 veicoli pesanti la medesima procedura consentita, per esigenze di semplificazione, a coloro che hanno proceduto all'acquisto nel 2014, ossia di poter portare a compensazione tali incentivi con il modello F24.

5-05635 Scotto: Stato di sicurezza dell'aeroporto di Roma Fiumicino a seguito dell'incendio del Terminal 3.

Filiberto ZARATTI (SEL), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Filiberto ZARATTI (SEL), replicando, nel ringraziare il viceministro per la risposta osserva che, per quanto la mobilità costituisca un diritto fondamentale di ogni cittadino, questo non può prevalere sul diritto alla salute, a suo giudizio compromesso in conseguenza all'incendio occorso al terminal 3 di Fiumicino. Esprime al riguardo preoccupazione, dal momento che i risultati definitivi delle valutazioni dell'ARPA non sono ancora disponibili, e giudica opportuno che si effettuino ulteriori e più approfondite ricerche, volte a fugare qualsiasi minimo dubbio relativo alla presenza nell'aria di sostanze nocive per la salute di cittadini e lavoratori.

5-05636 Biasotti: Interventi per migliorare l'efficienza e la sostenibilità della mobilità urbana.

Settimo NIZZI (FI-PdL), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Settimo NIZZI (FI-PdL), replicando, osserva che la mobilità urbana costituisce un problema in numerose città italiane, e massimamente nella capitale, dove i livelli di traffico registrati, oltre a comportare un rallentamento del trasporto pubblico e privato, determinano seri effetti sulla salute pubblica. Pur apprezzando il tentativo di dotare le città di colonnine di ricarica per le auto elettriche, ritiene opportuno che il Governo affronti tempestivamente la que-

stione dei nodi urbani con scelte di tipo politico, volte a migliorare sensibilmente l'efficienza del traffico e a diminuirne il congestionamento, che ha ormai raggiunto in numerosi centri livelli insostenibili.

5-05637 Liuzzi: Gestione della società Ferrovie Apulo Lucane (FAL), anche con riguardo alle modalità di selezione del personale.

Michele DELL'ORCO (M5S), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Michele DELL'ORCO (M5S), replicando, non concorda con l'impostazione che il Governo ha inteso dare alla propria risposta ad un atto di sindacato ispettivo a suo giudizio da valutare con estrema attenzione, dal momento che mette in luce una pratica del tutto inaccettabile di assunzioni e di gestione da parte di una società partecipata interamente dallo Stato, che offre il servizio di trasporto pubblico in Puglia e Basilicata. Osserva che la normativa applicabile a società a totale partecipazione pubblica, richiamata nella risposta, non esclude che il Ministro possa affrontare la questione con interventi di carattere politico, anche per segnare la discontinuità con la precedente gestione governativa, soprattutto in termini di controllo della regolarità delle attività poste in essere da soggetti o società collegati al Ministero stesso.

5-05638 Bruno: Servizio di trasporto delle biciclette sui treni E464 di Trenitalia SpA.

Cristian IANNUZZI (Misto), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Cristian IANNUZZI (Misto), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta, osservando tuttavia che l'eliminazione del pittogramma sulle porte delle vetture ferroviarie sulle quali è consentito il trasporto delle biciclette priva l'utenza di una importante informazione. Al riguardo auspica in via generale che Trenitalia migliori la qualità dell'informazione all'utenza sia relativamente a questo aspetto che ad altri profili attinenti al trasporto ferroviario.

5-05639 Bonaccorsi: Modalità di regolazione dei canoni di concessione tra le società di gestione aeroportuale e le società di gestione di attività commerciali che operano all'interno degli aeroporti.

Lorenza BONACCORSI (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Lorenza BONACCORSI (PD), replicando, giudica opportuno che si proceda a una pronta revisione del decreto del 2003 con il quale si stabiliscono i canoni dovuti dalle società di gestione aeroportuale al-

l'ENAC, e auspica che possano essere messe in atto regole più stringenti per i gestori, il cui rispetto consenta di evitare gravi incidenti, come quello avvenuto al Terminal 3 di Roma Fiumicino, per il quale si stanno profilando ipotesi di responsabilità del gestore riguardo alla carenza nella manutenzione ordinaria dell'aerostazione.

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

La seduta termina alle 15.10.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 20 maggio 2015.

Audizione di rappresentanti di ENAV Spa, nell'ambito dell'esame dello schema di contratto di programma tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed ENAV Spa per il triennio 2010-2012 (atto n. 152) e dello schema di contratto di programma tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed ENAV Spa per il triennio 2013-2015 (atto n. 153).

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.10 alle 16.10.

ALLEGATO 1

5-05634 Attaguile: Ritardi nell'erogazione dei contributi alle imprese per l'acquisto di veicoli industriali pesanti.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito relativo ai ritardi nell'erogazione di incentivi agli autotrasportatori per progetti di investimento posti in essere nell'anno 2013 e ai ritardi nell'erogazione dei fondi stanziati, i competenti uffici del MIT riferiscono che sono state presentate oltre 1.100 domande: ogni impresa ha potuto presentare più richieste di finanziamento distinte, con conseguente effetto di prenotazione dei fondi, fatta salva la rendicontazione puntuale a dimostrazione dell'avvenuto perfezionamento dell'investimento.

L'istruttoria delle domande – affidata ad apposita Commissione ministeriale ed effettuata rigorosamente in ordine cronologico relativo alla rendicontazione presentata evitando ogni aggravio del procedimento – si è rilevata complessa e articolata, sia in relazione alle modalità di prenotazione e di rendicontazione previste nella normativa di riferimento, sia in considerazione delle frequenti inesattezze rilevate nella rendicontazione presentata, che ha comportato reiterate richieste di chiarimenti e integrazioni.

Ad oggi, risulta completata l'istruttoria per circa il 90 per cento delle domande presentate e tutte le imprese hanno ricevuto il relativo provvedimento con la quantificazione, ove la domanda fosse accolta, del contributo riconosciuto.

I pagamenti procedono di conseguenza e allo stato risulta erogata circa la metà dei fondi disponibili.

Il MIT, consapevole dei lunghi tempi dell'attività istruttoria, che ha causato detti ritardi, ha apportato i necessari correttivi che hanno permesso di semplificare le modalità di presentazione della domanda (limitando a una sola domanda per impresa) e la relativa documentazione. Inoltre, in base a quanto previsto dal decreto « sblocca Italia », è stata prevista la possibilità di portare a compensazione gli incentivi con il modello F24, così da non dover attendere i tempi necessari all'erogazione successiva al completamento dell'istruttoria.

Da quest'anno, inoltre, sarà possibile la presentazione delle domande *on-line* con una pressoché completa smaterializzazione della domanda e delle rendicontazioni.

ALLEGATO 2

**5-05635 Scotti: Stato di sicurezza dell'aeroporto di Roma Fiumicino
a seguito dell'incendio del Terminal 3.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito alle azioni a tutela della salute e sicurezza dei lavoratori a seguito dell'incendio del *Terminal 3* dello scalo di Fiumicino, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) riferisce quanto segue.

Nell'immediatezza dell'evento, la società di gestione aeroportuale AdR ha attivato le proprie strutture specialistiche (Servizio salute e sicurezza sul lavoro, Medico Competente) e si è avvalsa di società esterne specializzate nell'attività di *disaster recovery*.

In base alla prima ricostruzione, sono state segregate le aree direttamente interessate dall'evento per contenere il rischio di propagazione del particolato incendio, valutate le aree non impattate direttamente dall'evento e che dunque non presentassero rischi significativi per la salute dei lavoratori (T1, T2 e T5), attivate tutte le possibili forme di mitigazione degli effetti dell'evento, avviato un programma accelerato di verifica della qualità dell'aria al T3, e infine avviato un programma di bonifica delle aree nelle quali vi era la presenza di polveri generate dall'incendio.

Già il 9 maggio, AdR ha consegnato i risultati preliminari dei rilevamenti effettuati sulla qualità dell'aria al T3: i dati rilevati, per i parametri indagati, non hanno superato i limiti previsti dalle vigenti normative nazionali e internazionali riguardo ai luoghi di lavoro.

AdR ha poi reso ufficiali i risultati delle analisi, che hanno confermato i dati preliminari, alla presenza degli ispettori del servizio per la prevenzione e sicurezza negli ambienti di lavoro (SPRESAL) dell'azienda sanitaria ASL Roma D, i quali hanno prelevato campioni dai locali inte-

ressati dall'incendio e i tecnici dell'ARPA hanno anche installato delle centraline di rilevamento.

Presso la Prefettura di Roma, nell'imminenza dell'evento, si è tenuta una riunione alla quale hanno partecipato l'ENAC, AdR e i rappresentanti di varie sigle sindacali. In tale sede, AdR ha accettato di assumere un ruolo di coordinamento tra datori di lavoro e medici competenti per condividere tempi e misure necessarie per eliminare o ridurre i possibili eventi rischiosi per la salute dei lavoratori, anche temporanei, invitandoli alla responsabilità della cooperazione per fronteggiare i rischi comuni e a mantenere un dialogo informativo costante con le organizzazioni sindacali sull'andamento degli interventi al fine di una consapevole partecipazione alle misure e ai comportamenti concordati.

La ASL si è impegnata a fornire ogni tipo di assistenza per una più efficace azione di vigilanza e monitoraggio periodico delle misure adottate sino al ritorno alla normalità ambientale e lavorativa, non mancando, in caso di inadempienza, di adottare le sanzioni di legge.

Il programma di rilevazione è continuato e continuerà nei giorni a venire, anche attraverso un laboratorio di analisi mobile *in loco*; così come proseguono le attività di monitoraggio e di mitigazione degli effetti dell'evento sull'aria del T3.

Anche l'area di imbarco D, effettuate operazioni di pulizia e bonifica da parte di AdR, è tornata operativa dal 18 maggio scorso in quanto i livelli di inquinamento per le sostanze chimiche ricercate (sostanze organiche volatili e idrocarburi po-

liciclici aromatici) sono risultati ben al di sotto dei limiti previsti dalle normative nazionali e internazionali riferiti agli ambienti di lavoro e di vita.

Vi è anche uno *staff* medico di AdR competente per definire modalità di intervento nei confronti degli operatori aeroportuali, al fine di mitigare gli eventuali effetti di tipo irritativo residui.

Concludo informando che il rapporto giornaliero dei dati relativi alla qualità dell'aria viene pubblicato nel *Terminal 3* attraverso sia cavalletti mobili che pannelli elettronici.

Infine, dalle verifiche effettuate non risultano evidenze sulla presenza di amianto nei *Terminal* passeggeri dell'aeroporto.

ALLEGATO 3

5-05636 Biasotti: Interventi per migliorare l'efficienza e la sostenibilità della mobilità urbana.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il trasporto su strada è una delle principali fonti di emissioni di gas ad effetto serra. Tale apporto si concentra, in particolare, nelle aree urbane e metropolitane dove il parco veicolare circolante insiste in modo costante.

Il MIT, nell'ottica di favorire la riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle città, ha implementato una strategia nazionale per la diffusione delle infrastrutture di ricarica per i veicoli alimentati con carburanti alternativi, e in particolare ad energia elettrica: ciò rappresenta una delle pre-condizioni per lo sviluppo della mobilità fondata su combustibili alternativi.

In particolare, lo scorso 2 dicembre 2014 è stato pubblicato in GU il Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei Veicoli alimentati ad energia elettrica; sono ora in corso le prime attivazioni di progetti in aree urbane per l'installazione di reti di ricarica elettrica, per un ammontare di circa 4,5 milioni di euro di finanziamenti alle Regioni e alle rispettive aree urbane e metropolitane. Tale supporto verrà ulteriormente incrementato nei prossimi mesi grazie all'attivazione di specifici Accordi di Programma.

Come anche sostenuto dal Ministero dell'ambiente, le politiche di mobilità urbana sostenibile sono costituite da una molteplicità di azioni tra loro complementari e sinergiche, tra loro fortemente interrelate e i cui risultati devono quindi essere interpretati in un contesto generale.

Un ruolo fondamentale, nelle politiche per la mobilità delle persone, è certamente svolto dal servizio di trasporto pubblico locale, la cui qualità ed efficienza è un parametro per la valutazione dell'efficacia

di altre misure di mobilità sostenibile rivolte alla riduzione del mezzo privato motorizzato. Un buon funzionamento del trasporto pubblico è quindi il presupposto di un efficace sistema di mobilità in ambito urbano e le misure adottate possono rivelarsi tanto più efficaci quanto più sono in grado di sensibilizzare i cittadini verso nuovi stili di vita attraverso l'utilizzo del trasporto pubblico, il quale peraltro dovrebbe assicurare un elevato standard di servizio anche al fine di favorire l'intermodalità con altre modalità di trasporto a ridotto impatto ambientale.

La città inoltre, rappresenta uno dei nodi della catena della logistica al pari di un porto e/o di un interporto, seppur con le dovute peculiarità. All'interno delle aree urbane trovano infatti applicazione due aspetti fondamentali che vanno affrontati in modo sinergico con il resto degli elementi della stessa catena:

da una parte lo sviluppo di sistemi telematici integrati che interagiscono con le piattaforme regionali in modo da garantire una continuità di informazione ed una gestione dei flussi da e per la città;

dall'altra gli aspetti legati alla gestione delle consegne e dei carichi, in particolar modo per quanto concerne la regolamentazione delle aree di sosta e degli accessi ad alcune aree della città.

Questo Ministero da alcuni anni si sta concentrando sul primo aspetto attraverso la realizzazione di politiche volte allo sviluppo di sistemi intelligenti per la gestione dei carichi e delle consegne, oltre che servizi info-telematici tramite sistemi infor-

matici in grado di gestire in maniera intelligente e integrata con le piattaforme della logistica regionali e/o nazionali. Tale gestione intelligente prevede inoltre l'utilizzo di veicoli a basse emissioni che possano entrare nell'area urbana secondo determinati schemi organizzativi e quindi ridurre l'impatto dell'inquinamento atmosferico in

osservanza dei più innovativi criteri di miglioramento della qualità della vita.

In buona sostanza, dobbiamo andare sempre più verso un governo intelligente del sistema della mobilità che, insieme alla ciclabilità, devono rappresentare un obiettivo importante per l'efficienza e la sostenibilità della rete trasportistica.

ALLEGATO 4

**5-05637 Liuzzi: Gestione della società Ferrovie Appulo Lucane (FAL),
anche con riguardo alle modalità di selezione del personale.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito al reclutamento del personale, la società Ferrovie Appulo Lucane (FAL) riferisce che la normativa nazionale di riferimento non è il decreto legislativo 165/2001 bensì l'articolo 18, comma 2, del decreto-legge 112/2008, in quanto si tratta di società pubblica interamente partecipata dallo Stato che gestisce trasporto regionale e non pubblico locale. Tale norma prevede, infatti, che tale tipologia di società possa adottare, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi nel rispetto dei principi, anche di derivazione comunitaria, di trasparenza, pubblicità e imparzialità.

È infatti, FAL ha adottato apposito Regolamento interno sulle assunzioni approvato in Consiglio d'Amministrazione nel maggio 2010, successivamente integrato. Il Regolamento prevede, tra l'altro, che le procedure di selezione possano essere gestite direttamente da FAL o affidate a società esterne.

Dal 2008 sono state bandite 5 procedure ad evidenza pubblica per la selezione del personale affidate a società esterne, a loro volta selezionate con procedure ad evidenza pubblica. Tali procedure sono

state seguite da FAL anche per il reclutamento di quelle figure professionali per cui le norme consentivano di fare ricorso a chiamata diretta. Analogamente, le procedure relative a concorsi interni si sono svolte nel pieno rispetto dei principi di legalità, trasparenza e meritocrazia.

In merito, poi, al mancato rispetto di tempi e modi di pubblicazione dei bandi di concorso, FAL segnala che i tempi di pubblicazione sono stati regolarmente rispettati e che si è avvalsa di società esterne di selezione del personale. Gli avvisi relativi alle selezioni sono stati pubblicati *on-line* sia sul sito delle FAL, sia sul sito delle società incaricate delle selezioni per più di 15 giorni, nel rispetto del Regolamento interno approvato dal C.d.A. dell'Azienda nel maggio 2010.

Peraltro, il Collegio dei Revisori dei conti, composto da un rappresentante della Corte dei conti in qualità di presidente e da un rappresentante del MEF e uno del MIT, non ha mai rilevato irregolarità e/o anomalie nelle procedure concorsuali.

L'azione del MIT sarà comunque rivolta a favorire e stimolare sempre più trasparenza e imparzialità.

ALLEGATO 5

5-05638 Bruno: Servizio di trasporto delle biciclette sui treni E464 di Trenitalia SpA.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Diversamente da quanto riportato nell'atto in discussione, Ferrovie dello Stato informa che sui treni regionali attrezzati per il trasporto delle biciclette, ed effettuati con convogli trainati da locomotive E464, il trasporto delle due ruote è consentito sulla vettura semi-pilota, dove sono presenti gli appositi alloggiamenti.

Oltre a tale vettura, è utilizzabile un altro vano presente nel bagagliaio della stessa locomotiva.

Con sempre maggiore frequenza si sono registrati casi di non corretto utilizzo delle due porte di servizio esterne scorrevoli di accesso al bagagliaio della locomotiva, che hanno comportato inconvenienti per la regolarità dell'esercizio: tali porte, infatti, sono inserite nel circuito di controllo cen-

tralizzato di chiusura in cabina guida e, pertanto, una eventuale, irregolare chiusura impedisce la ripresa della marcia del treno.

Per evitare tali inconvenienti, Ferrovie dello Stato ha previsto l'inibizione all'utilizzo delle suddette porte da parte di persone estranee al servizio ferroviario, con conseguente progressiva rimozione del pittogramma «bicicletta», che informava la clientela della possibilità di accesso per il posizionamento del mezzo a due ruote. L'ingresso al bagagliaio resta, comunque, consentito attraverso la porta interna.

Nulla è cambiato, peraltro, per quanto concerne il trasporto bici sulla vettura semi-pilota.

ALLEGATO 6

5-05639 Bonaccorsi: Modalità di regolazione dei canoni di concessione tra le società di gestione aeroportuale e le società di gestione di attività commerciali che operano all'interno degli aeroporti.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In ossequio ad un orientamento ormai consolidato, la giurisprudenza ha qualificato i contratti di sub concessione per attività commerciali di locali demaniali come contratti di diritto privato, regolati dalle norme di diritto privato, nonché da quelle contenute nella convenzione stipulata liberamente tra le parti, sottolineando la piena autonomia del rapporto giuridico intercorrente tra gestore aeroportuale e soggetto terzo rispetto a quello, seppur prodromico, di natura concessoria esistente tra gestore e Amministrazione concedente.

Infatti, la messa a disposizione di spazi e locali in ambito aeroportuale da parte del gestore avviene sulla base di un rapporto giuridico autonomo avente natura sub-concessoria, pur se funzionalmente collegato alla concessione originaria.

I contratti di sub-concessione per attività commerciale sono pertanto qualificabili come dei veri e propri contratti di diritto privato che accedono a quello di concessione e nei quali è dato riscontrare una situazione paritetica tra le parti.

La messa a disposizione di spazi e locali in ambito aeroportuale da parte del gestore aeroportuale avviene comunque, ove non finalizzata ad attività il cui svolgimento è previsto espressamente dalla concessione, sulla base di un negozio di diritto privato, rispetto al quale la concessione costituisce soltanto un presupposto necessario. Ne consegue che, come del resto confermato da un consolidato indirizzo delle Sezioni Unite della Corte di cassazione, si tratta di rapporti autonomi rispetto a quello del gestore con l'Am-

nistrazione concedente; in particolare, l'estraneità dell'amministrazione concedente è stata ritenuta integrata in tutte quelle ipotesi in cui il concedente non avesse autorizzato la sub-concessione a favore di terzo determinato, ma si fosse limitata a pretendere dal concessionario la richiesta del suo generico gradimento della gestione del servizio.

Tuttavia, la giurisprudenza più recente ha messo in evidenza la necessità per il gestore di sottoporre l'affidamento degli spazi aeroportuali a procedimenti ad evidenza pubblica, risultando rilevante l'uso in esclusiva di parti di sedime aeroportuale.

Quanto ai canoni concessori dovuti dalle società di gestione aeroportuali all'ENAC, questi sono determinati sulla base di criteri indicati dal decreto MIT-MEF del 30 giugno 2003 e corrisposti in misura proporzionale al volume di traffico registrato sullo scalo, in termini di unità di carico, che corrisponde ad un passeggero o a 100 kg di merce o posta.

Per quanto attiene, viceversa, i canoni di sub-concessione delle aree commerciali, trattandosi di attività non regolamentate, i relativi livelli sono, di norma, stabiliti dalla concessionaria. In virtù del quadro normativo vigente che sottopone a regolazione tariffaria le sole attività « aviation », i canoni applicati per l'utilizzo in esclusiva di aree commerciali all'interno dell'aerostazione, non sono oggetto di approvazione da parte dell'Ente concedente.

Tuttavia, nel caso specifico di AdR, in virtù del quadro normativo vigente e della disciplina del Contratto di Programma

sottoscritto con ENAC, la società è obbligata alla presentazione annuale della contabilità analitica, sia per le attività regolamentate che per le attività non *aviation* (attività commerciali), dando evidenza, per queste ultime, del margine netto conseguito dal loro esercizio, diretto od indi-

retto, in regime di monopolio, con obbligo di destinazione dello stesso, all'autofinanziamento degli investimenti programmati.

Da ciò deriva che, sebbene le attività commerciali non siano oggetto di regolazione tariffaria, indirettamente concorrono a generare benefici per l'utenza.