

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

Sulla pubblicità dei lavori .....	77
5-11754 Bruno: Sulla nomina del Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale .....	77
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i> .....	80
5-11755 Catalano: Provenienza delle risorse destinate al piano industriale 2017-2026 del polo trasporto merci e logistica di FS Spa .....	78
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i> .....	81
5-11756 Gregori: Recupero dell'area del porto di Civitavecchia già del cantiere navale della fallita Privilege Yard Spa .....	78
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i> .....	82
5-11757 Carloni: Sostegno al comparto del trasporto pubblico locale, in specie nel territorio di Napoli .....	78
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i> .....	83
5-11758 Spessotto: Modelli di valutazione del rischio legato alle attività aeronautiche e normativa sui Piani di rischio .....	79
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i> .....	84

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Giovedì 6 luglio 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.*

**La seduta comincia alle 13.30.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assi-

curata anche mediante la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

**5-11754 Bruno: Sulla nomina del Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale.**

Claudia MANNINO (Misto), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo.

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

Claudia MANNINO (Misto), replicando, conferma le critiche alla scelta effettuata dal Governo, che appare inadeguata ad una realtà complessa quale quella palermitana, che comprende come noto anche i porti di Trapani e Termini Imerese. Le opacità e gli insuccessi che hanno caratterizzato il suo precedente mandato a Civitavecchia condizionano il giudizio sulle capacità professionali del dottor Monti e si uniscono alla preoccupazione che le vicende giudiziarie possano pesantemente incidere sull'operato e sulla continuità del nuovo presidente.

**5-11755 Catalano: Provenienza delle risorse destinate al piano industriale 2017-2026 del polo trasporto merci e logistica di FS Spa.**

Ivan CATALANO (CI) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Ivan CATALANO (CI), replicando, si dichiara soddisfatto per la parte della risposta che consente di fugare i dubbi sul reperimento delle risorse interne al Gruppo delle Ferrovie dello Stato in forme coerenti con i divieti europei in materia di aiuti di Stato.

**5-11756 Gregori: Recupero dell'area del porto di Civitavecchia già del cantiere navale della fallita Privilege Yard Spa.**

Monica GREGORI (SI-SEL-POS) illustra l'interrogazione in titolo, esprimendo particolare preoccupazione per le ripercussioni che la vicenda giudiziaria e le conseguenti inerzie amministrative stanno avendo sui lavoratori interessati.

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

Monica GREGORI (SI-SEL-POS), replicando, si dichiara insoddisfatta della dichiarata posizione del Governo di propria incompetenza sulla vicenda. Pur essendo pienamente consapevole che vi sono procedimenti giudiziari in corso, reputa comunque essenziale che, nell'ambito delle proprie attribuzioni, l'Esecutivo assuma iniziative di carattere straordinario per sbloccare una situazione che si protrae da diversi anni principalmente per lungaggini di carattere burocratico. Se anche non si è riuscito a porre rimedio con le diverse aste pubbliche che sono state bandite, non per questo a suo giudizio il Governo deve considerarsi esentato dall'obbligo di intervenire a tutela dei lavoratori pregiudicati dalla vicenda oggetto dell'interrogazione.

**5-11757 Carloni: Sostegno al comparto del trasporto pubblico locale, in specie nel territorio di Napoli.**

Anna Maria CARLONI (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Anna Maria CARLONI (PD), replicando, dichiara di condividere le scelte effettuate dal Governo che, anche recentemente, ha dimostrato di voler sostenere in modo concreto il sistema del trasporto pubblico locale. Sia i finanziamenti deliberati nei recenti provvedimenti che la stabilizzazione del fondo dedicato a tale obiettivo rappresentano misure efficaci e condivisibili.

Purtroppo, la situazione descritta nel suo atto di sindacato ispettivo è di assoluta gravità e richiede ulteriori misure straordinarie. Bene è stato fatto nel recente intervento legislativo citato dal Rappresentante del Governo, che ne ha di fatto evitato il fallimento.

Ma esso comunque si inserisce in un contesto di assoluta gravità, in quanto investe l'azienda napoletana che è l'architrave della mobilità in una delle zone più

popolate d'Europa, e in cui lo stesso Comune di Napoli, che è in questo momento il suo maggiore debitore, non ha i mezzi per poter operare in modo risolutivo. Ne consegue che ai gravi disagi odierni per gli utenti potrebbe aggiungersi il rischio di un aggravamento dell'attuale situazione prefallimentare.

**5-11758 Spessotto: Modelli di valutazione del rischio legato alle attività aeronautiche e normativa sui Piani di rischio.**

Arianna SPESSOTTO (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, si dichiara non soddisfatta dall'affermazione secondo cui l'attuale modello adottato nel territorio italiano sia all'avvan-

guardia, in quanto ciò non appare suffragato da alcun riscontro concreto sul versante dei controlli.

Al riguardo, reputa utile ricordare come l'aeroporto di Venezia fosse privo di questo piano sulla valutazione del rischio sia sul versante degli incidenti che su quello riferito all'inquinamento acustico, e che si sia attivato per redigere tali piani – peraltro in modo del tutto incompleto – solo dopo iniziative di comitati civici e di iniziative parlamentari da lei assunte in prima persona.

Conclusivamente, auspica che l'Italia possa essere almeno in questo campo uno dei primi paesi ad adottare quei modelli di valutazione più evoluti che sono stati accreditati a livello mondiale e che prossimamente saranno adottati comunque come standard internazionale.

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

**La seduta termina alle 14.**

## ALLEGATO 1

**5-11754 Bruno: Sulla nomina del Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Pasqualino Monti è stato nominato Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale il 28 giugno scorso, con decreto n. 342 e il relativo procedimento di nomina ha seguito tutti i passaggi previsti dalla normativa vigente.

Infatti, premessa la verifica dei requisiti di legge, il 18 maggio 2017, è stata chiesta alla Regione Siciliana la prevista intesa, intesa accordata due settimane dopo. Sono state quindi interessate le competenti Commissioni di Senato e Camera, le quali si sono entrambe espresse favorevolmente, rispettivamente il 20 e 21 giugno scorso.

Propedeuticamente all'emanazione del decreto di nomina, a norma del decreto legislativo n. 39 del 2013 e del decreto legge n. 95 del 2012, è stata acquisita da parte di Pasqualino Monti la specifica dichiarazione di insussistenza di cause di inconferibilità, incompatibilità e di preclusione all'assunzione di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico.

Come espressamente richiesto, in detta dichiarazione il medesimo ha certificato l'assenza a suo carico di condanne penali per i reati previsti dal capo I, del titolo II, del libro secondo del Codice penale, cioè quelle per i reati contro la P.A..

È del tutto evidente che, qualora si dovessero modificare le situazioni di fatto così da incidere sulle cause di inconferibilità e incompatibilità previste dalla vigente normativa, il MIT porrà in essere tutte le conseguenti azioni.

Nel merito della scelta del Monti, va rilevato che lo stesso ha maturato una specifica competenza alla guida di un analogo ente pubblico portuale, oltre a rivestire la carica di Presidente di Assoporti.

In questa fase di *start-up* del riformato assetto organizzativo, il Presidente Monti può assicurare da subito la piena operatività della neo-istituita Autorità di sistema portuale la quale si compone di ben tre scali di particolare rilevanza (Palermo, Termini Imerese e Trapani).

## ALLEGATO 2

**5-11755 Catalano: Provenienza delle risorse destinate al piano industriale 2017-2026 del polo trasporto merci e logistica di FS Spa.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

I procedimenti avviati dalla DG Concorrenza della Commissione Europea il 28 marzo 2014 hanno la finalità di vagliare la compatibilità con il mercato interno di alcune operazioni di *asset allocation* nei confronti di Trenitalia e FS Logistica nonché delle compensazioni per obblighi di servizio pubblico ricevute da Trenitalia.

In data 20 giugno 2014, le autorità italiane hanno trasmesso la propria posizione alla Commissione Europea, argomentando le ragioni per cui le misure rispettano la normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato e da allora non si sono registrate ulteriori comunicazioni formali da parte della Commissione medesima.

Quanto alle risorse da destinare al programma di investimenti del Polo Mer-

cialia, le stesse sono costituite da risorse della società e non è previsto l'utilizzo di fondi pubblici.

Infatti, tali risorse sono reperite nell'ambito delle attività industriali del nuovo soggetto costituito a partire dal 1° gennaio 2017, non essendo, da un lato, previste leggi di finanziamento in tal senso, e dall'altro, non essendo possibili trasferimenti incrociati, ad esempio fra gestore della rete e imprese (decreto legislativo n. 112 del 2015). Analogamente, ogni ulteriore attività societaria è svolta secondo la vigente normativa.

Quanto rappresentato potrà verosimilmente portare quanto prima ad una archiviazione della procedura da parte della Commissione.

## ALLEGATO 3

**5-11756 Gregori: Recupero dell'area del porto di Civitavecchia già del cantiere navale della fallita Privilege Yard Spa.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In via preliminare occorre premettere che il MIT non ha competenza diretta in ordine alla gestione del demanio marittimo rientrante nella circoscrizione territoriale delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Tirreno Centro-Settentrionale.

Infatti l'articolo 6, comma 4, lettera e) della legge n. 84 del 1994, come modificata dal decreto legislativo n. 169 del 2016, prevede che l'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi appunto nella circoscrizione territoriale delle suddette AdSP spetta in via esclusiva al medesimo ente.

Nello specifico, con sentenza n. 19 del 22 giugno 2015 il Tribunale di Civitavecchia ha dichiarato il fallimento della So-

cietà Privilege Yard, indicando al contempo il curatore e il giudice delegato che stanno, a tutt'oggi, seguendo le vicende connesse alla vendita del complesso azienda. Il curatore fallimentare è pertanto subentrato in tutti i rapporti connessi in essere con l'AdSP.

Il suddetto curatore ha in prima battuta proceduto alla vendita dell'intera società senza alcun esito e successivamente ha avviato le procedure di vendita per singoli lotti; tali procedure sono ancora in corso.

Pertanto è necessario attenderne l'esito per poter conoscere a chi l'area demaniale in questione è stata rilasciata in concessione.

## ALLEGATO 4

**5-11757 Carloni: Sostegno al comparto del trasporto pubblico locale,  
in specie nel territorio di Napoli.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Circa la possibilità di assumere iniziative finalizzate a sostenere il comparto TPL di Napoli, il MEF fa presente che, oltre alle risorse ordinarie destinate alla regione Campania, con decreto-legge n. 193 del 2016 è stato attribuito alla regione medesima un contributo straordinario nel limite massimo di 600 milioni di euro per l'anno 2016 per far fronte ai debiti che la regione ha nei confronti di EAV S.r.L.

Quanto, poi, alla possibilità di incrementare i trasferimenti di risorse statali

a favore del TPL, ricordo che l'articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017 prevede la stabilizzazione del Fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale. Tale stabilizzazione, più volte sollecitata dalle regioni, avverrà di fatto dall'esercizio 2018 con uno stanziamento di M euro 4.932, mentre nell'esercizio 2017 lo stanziamento è definito in M euro 4.789.

## ALLEGATO 5

**5-11758 Spessotto: Modelli di valutazione del rischio legato alle attività aeronautiche e normativa sui Piani di rischio.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce ENAC, il documento elaborato nel 2014 dall'Università inglese di Loughborough, disponibile a libero accesso su internet, contiene una disamina dei diversi modelli matematici disponibili a livello internazionale per la definizione di un modello statistico da applicare in Gran Bretagna. Per quello che riguarda l'Italia viene preso a riferimento, come riportato nella bibliografia del documento, l'articolo *Distribution of Air Accidents Around Runways* redatto dall'ENAC nel 2012 in collaborazione con l'Università di Roma Sapienza.

Tale articolo non riguarda il modello di valutazione del rischio applicato dallo stesso Ente ai sensi dell'articolo 715 del Codice della Navigazione, ma fa riferimento al *database* degli incidenti elaborato dall'ENEC in collaborazione con la Facoltà di Ingegneria della predetta università.

Detto *database*, oggetto dell'articolo inglese, contiene gli incidenti registrati a livello mondiale dal 1996 al 2011 localizzandoli per una loro rappresentazione univoca su una pista di volo standardizzata per la quale si è dovuto prevedere la cosiddetta normalizzazione. Lo stesso *database*, che per le proprie capacità di selezione e analisi rappresenta un *unicum*

a livello internazionale, è stato apprezzato dall'ICAO (*International Civil Aviation Organization*) che lo ha anche utilizzato quale riferimento per le evoluzioni e gli aggiornamenti della normativa internazionale relativa alle infrastrutture aeroportuali.

L'articolo inglese muove quindi delle critiche al modello di valutazione del rischio dell'ENAC interpretando erroneamente il database degli incidenti quale modello di valutazione del rischio.

Il modello adottato dall'ENAC per le valutazioni del rischio contro terzi, ai sensi dell'articolo 715 del Codice della Navigazione, è stato invece sviluppato sulla base delle indicazioni fornite dai Manuali dell'ICAO che trattano tale argomento; lo stesso modello, prima della sua applicazione, è stato testato anche tramite applicazioni parallele con altri Paesi che avevano sviluppato analisi ed esperienze sul tema.

In conclusione, il modello applicato dall'ENAC è in linea con le più avanzate esperienze internazionali e fornisce risultati attendibili.

A margine si evidenzia che il percorso seguito è interamente riportato nella sezione *Policy* del sito *web* ENAC.