

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XVIII LEGISLATURA —

Giovedì 29 ottobre 2020

alle ore 10,30

270^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

I. Seguito della discussione congiunta del disegno di legge e dei documenti:

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2019 (*voto finale con la presenza del numero legale*) - Relatore PITTELLA (*Relazione orale*) (1721)

- Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2020 - Relatrice GAUDIANO Felicia (Doc. LXXXVI n. 3)

- Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2019 - Relatrice GAUDIANO Felicia (Doc. LXXXVII n. 3)

II. Informativa del Presidente del Consiglio dei Ministri sul DPCM del 24 ottobre 2020, recante ulteriori misure per il contrasto della diffusione dell'epidemia da COVID-19 (*alle ore 12,30*)

III. Interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento (*testi allegati*) (*alle ore 15*)

INTERROGAZIONE SUI PREGIUDIZI AL SETTORE AGROALIMENTARE CAUSATI DALLE RECENTI MISURE GOVERNATIVE

(3-02030) (28 ottobre 2020)

DE CARLO, CIRIANI - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali* - Premesso che:

tra le nuove misure urgenti di contenimento del contagio varate dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 ottobre 2020, particolare preoccupazione destano le nuove pesanti restrizioni riguardanti le attività dei servizi di ristorazione: bar, ristoranti, gelaterie e pasticcerie le cui attività, ai sensi dell'articolo 1, comma 9, lettera *ee*), non sono consentite a decorrere dalle ore 18.00 sino alle ore 5.00 sino al 24 novembre;

si tratta di una delle restrizioni più preoccupanti sia per gli effetti diretti sulla filiera della ristorazione, che per quelli, indiretti ma strettamente correlati, sull'intero comparto della filiera agroalimentare: due settori fortemente interrelati e interdipendenti, che oggi si trovano improvvisamente in una condizione di gravissima difficoltà e forte disagio, la cui crisi sta drammaticamente sfociando in forme sempre più diffuse di protesta in numerose città in tutta Italia;

le stime relative alle perdite della filiera agroalimentare sono allarmanti: secondo "Filiera Italia", sarebbero a rischio 70.000 industrie agroalimentari e fino a 400.000 posti di lavoro tra filiera produttiva e ristorazione, e in un solo mese arriverà a 10 miliardi di euro di perdite, andando ad aggravare le condizioni di già forte sofferenza correlate alle filiere di vini, formaggi e salumi di qualità che avevano già registrato un calo del 40 per cento durante il primo *lockdown*;

per Coldiretti sarebbe a rischio un terzo della spesa alimentare delle famiglie, mentre i divieti imposti dal decreto determinerebbero un drastico crollo del fatturato della ristorazione che era pari a 85 miliardi di euro all'anno nei 330.000 tra bar, mense e ristoranti, con un impatto drammatico sull'intera filiera alimentare, dalla carne al pesce, dal vino all'olio, dalla frutta alla verdura: una perdita complessiva per il 2020 stimata in circa un miliardo di euro, pari al 65 per cento del fatturato annuale, favorita anche dall'assenza praticamente totale degli ospiti stranieri;

CIA Agricoltori Italiani ha stimato fino a questo momento un danno valutato in 600 milioni di euro, mentre Confagricoltura ricorda come consumi alimentari extradomestici, nel 2019, siano ammontati a 85 miliardi di euro;

ancora, secondo le stime di ISMEA, a causa dell'emergenza sanitaria, si profila quest'anno una contrazione di 34 miliardi di euro;

analogamente, forti preoccupazioni sono state espresse dalle numerose federazioni rappresentative dal comparto, dalla Federazione pubblici esercizi, a Federalimentare, che rappresenta l'industria italiana degli alimenti e bevande, sino a Confagricoltura, tutte concordi nel richiedere interventi tempestivi e immediati per tutte le imprese operanti nel settore;

al riguardo appaiono significative le istanze espresse da Confagricoltura rispetto alla necessità di "andare oltre l'emergenza" e mettere in campo un "piano di ripresa capace di garantire un futuro al tessuto economico e sociale del Paese";

si rileva inoltre come, rispetto all'adeguatezza ed efficacia delle misure disposte dal decreto, a fronte del gravissimo danno economico generato in un settore già fortemente provato dagli effetti devastanti del primo *lockdown*, le stesse non risultino basate su chiare e certe evidenze scientifiche,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza delle stime e delle quantificazioni dei danni generati dalle misure dell'ultimo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri per l'intera filiera agroalimentare e se i dati e le proiezioni riportate dalle diverse associazioni di categoria risultino corrispondenti al vero, e quali siano le sue valutazioni rispetto alla drammatica situazione che va prospettandosi;

se non ritenga che le misure adottate, peraltro prive di chiara evidenza scientifica, siano suscettibili di acuire la grave condizione di crisi e forte sofferenza in cui già versa l'intero settore, specie in considerazione della mancanza di un piano strategico per l'agricoltura e la filiera agroalimentare.

INTERROGAZIONE SUGLI ASSEMBRAMENTI DI PERSONE NEI MEZZI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

(3-02033) (28 ottobre 2020)

FARAONE - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

il repentino innalzamento della curva dei contagi da COVID-19, che ha portato all'emanazione degli ultimi decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, non può esimere da una riflessione maggiormente approfondita riguardo alle drammatiche condizioni igienico-sanitarie in cui versa attualmente il settore dei trasporti, ed in special modo il trasporto pubblico locale (TPL), nonché al ripensamento delle misure atte a garantire la sicurezza degli utenti a bordo;

in particolare, dopo la ripresa delle attività scolastiche sono stati ripetuti i casi, documentati anche dalle televisioni e dal *web*, di folti assembramenti, verificatisi non soltanto nelle ore di punta, alle fermate della metropolitana o degli autobus, in special modo nelle grandi città;

alcune fonti stampa, nondimeno, hanno riportato negli scorsi giorni la notizia relativa al mancato utilizzo di gran parte dei fondi, stanziati ad agosto, a disposizione delle Regioni per disporre di servizi di trasporto aggiuntivi, come quelli finalizzati a far defluire il flusso di persone all'interno dei mezzi utilizzati per il trasporto pubblico locale o il potenziamento delle reti esistenti;

è opinione sostenuta anche da alcuni virologi che, nonostante non vi siano ancora evidenze scientifiche documentate in merito, il tema del trasporto pubblico sia cruciale per approntare un'efficace azione di contrasto all'esponenziale aumento dei contagi a cui si sta assistendo ormai da settimane, e che a tale proposito sarebbe auspicabile la predisposizione di un dettagliato e specifico piano di riorganizzazione dell'intera rete dei trasporti su tutto il territorio nazionale, che tenga conto altresì delle differenze che attengono alle varie modalità di spostamento e ai relativi mezzi;

nonostante negli scorsi giorni i rappresentanti del comitato tecnico scientifico abbiano espresso posizioni rassicuranti in tema di TPL, richiamando l'attenzione, per quanto attiene agli spostamenti in metropolitana, alla riduzione del 30 per cento del numero passeggeri rispetto allo scorso anno e all'esiguo tempo medio di permanenza all'interno dei veicoli, che si attesterebbe entro i 30 minuti, è tuttavia innegabile che gli episodi di affollamento, quotidianamente documentati dai *media* nazionali, sono da ritenere fortemente preoccupanti e devono essere evitati con tutti gli sforzi possibili, come correttamente richiesto anche da parte dei vertici delle più importanti strutture sanitarie;

considerato che:

durante le scorse settimane, nell'ambito di un tavolo aperto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le organizzazioni di rappresentanza delle imprese del settore e le rappresentanze degli enti territoriali, il Ministro in indirizzo ha confermato la decisione di mantenere il livello massimo di capienza raggiungibile all'interno dei mezzi di trasporto fissato all'80 per cento della capienza massima;

alcune Regioni hanno già attuato misure ulteriori e maggiormente stringenti rispetto a quelle messe in atto dal Governo: è il caso, per fare un esempio, della Toscana, dove recentemente la Giunta ha stabilito di ridurre al 50 per cento il livello di capienza massima raggiungibile all'interno dei mezzi di trasporto, oltre ad aver aumentato la quantità di bus in servizio, anche ricorrendo ad autobus privati e da noleggio con conducente, per integrare ancora di più le corse, soprattutto per quanto riguarda il trasporto scolastico;

alla luce del recente peggioramento della situazione epidemiologica derivante dalla seconda ondata di contagi, è del tutto evidente che le misure sino a questo momento approntate per contrastare la diffusione del virus all'interno dei mezzi di trasporto debbano essere radicalmente riviste e potenziate, al fine di scongiurare eventuali episodi di focolai causati proprio dai rischi di assembramento riscontrabili all'interno dei mezzi, delle fermate e delle stazioni, predisponendo in tal modo interventi più incisivi ed efficaci per realizzare una migliore azione di contrasto al virus,

si chiede di sapere:

quali siano gli orientamenti del Ministro in indirizzo rispetto alle problematiche descritte;

se non ritenga doveroso chiarire quali siano state le cause che hanno determinato la grave situazione di criticità in cui attualmente versa il sistema dei trasporti dell'intero Paese;

quali siano le ulteriori misure che abbia intenzione di mettere in atto, in collaborazione con gli enti territoriali e le rappresentanze delle imprese e dei lavoratori del settore, al fine di superare la preoccupante situazione che coinvolge i mezzi e le reti del trasporto pubblico.

INTERROGAZIONE SULLE MISURE DI RAFFORZAMENTO E I PIANI DI SVILUPPO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

(3-02025) (27 ottobre 2020)

DE PETRIS - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

una delle maggiori criticità emerse in questa seconda fase della pandemia dovuta al COVID-19 è quella relativa al trasporto pubblico locale, che a detta degli esperti è ritenuto, a causa degli assembramenti che determina su alcune linee ed in particolari orari, uno dei veicoli più importanti della diffusione del virus;

nel "decreto agosto" (decreto-legge n. 104 del 2020), all'articolo 39, comma 1-*bis*, viene autorizzata la spesa di 150 milioni di euro per il servizio di trasporto scolastico, mentre all'articolo 44 vengono stanziati altri 400 milioni per incrementare le risorse del fondo per compensare le imprese di trasporto pubblico locale e ferroviario regionale, di cui 300 milioni possono essere utilizzati anche per servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze di trasporto legate all'emergenza;

più in generale, si deve constatare come in Italia non vi sia un piano aggiornato dei trasporti e della logistica (PGTL, fermo al 2001) che abbia incorporato tutti gli obiettivi ambientali, di sostenibilità, accessibilità, emissioni zero, elettrificazione, ma anche la mobilità condivisa, la bicicletta a pedalata assistita, la rivoluzione digitale nei servizi, i piani urbani per la mobilità sostenibile delle città. È essenziale quindi, in assenza di questo piano che non si può certo adottare in poche settimane, costruire almeno una cornice chiara di riferimento;

il documento "Italia veloce" presentato dal Ministro in indirizzo, allegato al DEF 2020, fa una disamina apprezzabile dello stato dei trasporti, parla di Italia resiliente e innovativa, ma poi la tabella con gli investimenti prioritari prevede una lunga lista di autostrade e potenziamenti stradali, che alimentano nuovo traffico. "Italia veloce" inoltre sottovaluta gli impatti ambientali e sanitari negativi del sistema: non assume la sostenibilità ambientale e gli obiettivi di riduzione dei gas serra al 2030 e 2050, la qualità dell'aria e la de-carbonizzazione come elementi chiave di analisi e selezione della strategia e degli interventi;

tra i 7 "progetti faro" enucleati dalla Commissione UE da finanziare con le risorse del programma "Next Generation EU" compare "l'accelerazione dell'uso del trasporto sostenibile (...) e l'estensione del trasporto pubblico",

si chiede di sapere:

se risulti che i fondi del decreto-legge n. 104 del 2020 siano stati effettivamente spesi e con quali eventuali benefici per l'utenza;

quali altre iniziative urgenti il Ministro in indirizzo intenda assumere per rafforzare da subito il trasporto pubblico locale, e più in generale per definire un

piano pluriennale di misure volte a favorire e promuovere il trasporto pubblico locale e regionale per rispondere non solo all'attuale emergenza sanitaria ma come parte essenziale di un nuovo piano dei trasporti e della logistica.

INTERROGAZIONE SULLE MISURE DI SUPPORTO AL SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

(3-02034) (28 ottobre 2020)

D'ARIENZO, MARCUCCI, ASTORRE, FERRARI, MIRABELLI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

nel corso degli ultimi mesi, sono state introdotte importanti misure per sostenere il settore del trasporto pubblico locale, fortemente colpito dall'emergenza sanitaria da COVID-19, e in particolare in favore dei gestori del servizio, degli enti locali e degli utenti;

con il decreto-legge n. 34 del 2020, sono stati stanziati 500 milioni di euro per l'anno 2020 al fine di mitigare gli effetti negativi causati al settore del trasporto pubblico locale dall'emergenza sanitaria in termini di riduzione dei ricavi;

con il decreto-legge n. 104 del 2020, sono stati stanziati ulteriori 400 milioni di euro in favore del trasporto pubblico locale. Tali risorse possono essere utilizzate, oltre che per le finalità previste dalla legislazione vigente, anche per il finanziamento, nel limite di 300 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e le linee guida per il trasporto scolastico dedicato, ove i predetti servizi nel periodo *ante* COVID abbiano avuto un riempimento superiore all'80 per cento della capacità;

a tal fine, il comma 1-*bis* dell'articolo 44 del decreto-legge n. 104 ha autorizzato ciascuna Regione e Provincia autonoma all'attivazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico per un importo pari a 150 milioni di euro, mentre i restanti 150 milioni sono stati destinati ai Comuni per il trasporto scolastico;

diverse Regioni, tra cui il Lazio e la Toscana, hanno già adottato, a partire dagli inizi del mese di settembre i necessari provvedimenti per l'utilizzo delle risorse destinate all'attivazione dei servizi aggiuntivi del trasporto pubblico locale, in modo da affrontare adeguatamente il carico dei passeggeri derivante dall'apertura delle scuole;

considerato che:

le aziende del trasporto pubblico locale, in ragione della situazione in atto e della necessaria riduzione della fruibilità dei posti in sicurezza sui mezzi del servizio pubblico di trasporto, si trovano a sostenere costi fissi di gestione e di personale a fronte di ricavi che si prospettano in forte riduzione;

le restrizioni alla mobilità dei cittadini, la prevista riduzione dei posti disponibili sui mezzi di trasporto e la conseguente riduzione dei traffici prefigurano per alcune aziende del trasporto pubblico locale un futuro incerto, che rischia di ripercuotersi anche sui lavoratori del comparto;

lo stanziamento da parte del Governo di 900 milioni di euro aggiuntivi per l'anno 2020 rispetto ai fondi ordinariamente previsti per il settore del trasporto pubblico locale ha finora rappresentato un fattore fondamentale per garantire la continuità del servizio e compensare la drastica riduzione dei ricavi per il trasporto dei passeggeri e il rimborso degli abbonamenti non fruiti,

si chiede di sapere:

quali ulteriori iniziative di propria competenza il Ministro in indirizzo intenda intraprendere nei prossimi provvedimenti a supporto delle aziende del trasporto pubblico locale, dei lavoratori impiegati e dei passeggeri, in considerazione delle difficoltà provocate dall'emergenza sanitaria in atto;

se siano previsti nei prossimi provvedimenti del Governo, a partire dal disegno di legge di bilancio per l'anno 2021, ulteriori stanziamenti di risorse in favore del settore del trasporto pubblico locale a fronte dell'evolversi dell'emergenza sanitaria in atto;

quali siano state le criticità in ordine all'attuazione dei provvedimenti economici assunti con i decreti-legge citati.

INTERROGAZIONE SULLE LIMITAZIONI DI CAPACITÀ NEI MEZZI DI TRASPORTO E SULL'AUMENTO DELL'OFFERTA ALL'UTENZA

(3-02031) (28 ottobre 2020)

BERNINI, MALAN, MALLEGGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI, AIMI -
Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti - Premesso che:

al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, il comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, ha istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale pari a 500 milioni di euro per il 2020 destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio;

successivamente, l'articolo 44 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, ha previsto l'incremento della dotazione del fondo di 400 milioni di euro per l'anno 2020;

tali risorse possono essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità di cui al citato articolo 200 del decreto-legge n. 34, anche per il finanziamento, nel limite di 300 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e delle linee guida per il trasporto scolastico dedicato, ove i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore all'80 per cento della capacità;

rappresentando la mobilità uno dei principali fattori di criticità legati alla fase di emergenza epidemiologica, in previsione della seconda ondata pandemica più volte annunciata dal Governo e dagli scienziati, si sarebbero dovuti adeguare con largo anticipo i sistemi di trasporto pubblico per garantire una mobilità sicura alle persone, in particolare a studenti e pendolari;

in più occasioni esperti e scienziati hanno richiamato l'attenzione sul fatto che in ambienti chiusi, affollati e con scarsa aerazione, come i mezzi di trasporto pubblico, il rischio contagio è molto elevato anche se si indossano dispositivi di protezione individuale;

inoltre, considerata la necessità e l'urgenza di fronteggiare l'aumento della diffusione del virus e di garantire il corretto e ordinato svolgimento delle attività scolastiche, sarebbe opportuno che fosse adottato quanto prima, benché previsto entro il 13 dicembre, il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, di cui al citato articolo 44 del decreto-legge n. 104 per definire criteri e quote da assegnare a ciascuna Regione e Provincia autonoma per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale;

in relazione alle diverse esigenze locali, sarebbe necessario valutare attentamente l'uso di mezzi privati, come autobus turistici o navette;

dalla comunicazione del presidente Conte, in particolare dall'articolo a sua firma pubblicato da "il Fatto Quotidiano" il 27 ottobre pare emergere l'orientamento a mettere in secondo piano il potenziamento del trasporto pubblico locale, affidandosi invece, per risolvere il problema del sovraffollamento, alla chiusura di numerose attività, cosa che ha gravi ripercussioni sul tessuto economico e sociale del Paese,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga che si debba rivedere al ribasso il limite dell'80 per cento per l'occupazione dei mezzi di trasporto pubblico;

se intenda predisporre urgentemente un piano di potenziamento del trasporto pubblico locale per garantire, anche in futuro, una sua corretta e razionale programmazione sull'intero territorio nazionale considerato che, ad oggi, non sono disponibili previsioni affidabili riguardo alla progressione e alla durata dell'epidemia da COVID-19;

se non ritenga di predisporre convenzioni con il trasporto privato in modo da deflazionare il flusso del pendolarismo scolastico e lavorativo.

INTERROGAZIONE SULL'ATTIVAZIONE DI SERVIZI AGGIUNTIVI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

(3-02032) (28 ottobre 2020)

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, ROMEO - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

tra i settori maggiormente colpiti dalla crisi economica conseguente a quella sanitaria da COVID-19 vi è quello dei trasporti di massa; in particolare, le imprese del trasporto pubblico locale hanno patito perdite superiori a 1,2 miliardi di euro;

all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 8 settembre 2020, n. 111, il Governo ha stabilito un coefficiente di riempimento dei mezzi non superiore all'80 per cento dei posti consentiti, limite da ultimo confermato nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 ottobre 2020 (allegato 15 al decreto, recante "linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico");

con il decreto-legge "rilancio" è stato istituito un fondo a compensazione dei minori ricavi derivanti dal mancato utilizzo dei mezzi pubblici da parte dell'utenza, sia per gli oneri derivanti dall'obbligo di emettere *voucher* o prolungare gli abbonamenti agli utenti del servizio pubblico nel periodo non usufruito per il *lockdown*; la dotazione di questo fondo, pari inizialmente a 500 milioni di euro, è stata incrementata di ulteriori 400 milioni di euro da un'apposita norma contenuta nel decreto-legge "agosto";

una quota del fondo di ristoro, pari a 300 milioni di euro, può essere utilizzata per il finanziamento di servizi aggiuntivi (erogati da soggetti diversi dagli affidatari dei servizi), da destinare ai servizi che nel periodo *ante* COVID abbiano avuto un riempimento superiore all'80 per cento della capacità dei mezzi;

stando ai dati in possesso degli interroganti, dei 300 milioni di euro stanziati per servizi aggiuntivi, al momento soltanto 120 milioni sono stati utilizzati per finanziare circa 4.000 corse aggiuntive al giorno concentrate sulle direttrici ad alta intensità e nelle grandi aree metropolitane; ciò perché la norma prevede l'adozione di un decreto di riparto di tali risorse che al momento non risulta ancora emanato, nelle more del quale decreto alcune Regioni hanno comunque anticipato delle risorse per l'attivazione dei servizi aggiuntivi, fermo restando il vincolo di utilizzo delle risorse per servizi che nel periodo *ante* COVID abbiano avuto un riempimento superiore all'80 per cento della capacità dei mezzi, così impedendo alle Regioni stesse l'attivazione di servizi aggiuntivi a più ampio spettro;

tutte le misure attivate per il trasporto di massa si sono rivelate inefficaci nella riduzione del sovraffollamento sui mezzi e, dunque, nella prevenzione della

diffusione del contagio, laddove misure draconiane sono state adottate per tutti gli altri settori produttivi (ristoranti, bar, palestre, eccetera) e nell'ambito dell'istruzione (come l'obbligo della didattica a distanza);

stante la competenza delle Regioni in materia di trasporto pubblico *ex* articolo 117, quarto comma, della Costituzione, in questa fase di emergenza sanitaria il Governo non ha attivato azioni adeguate a tutela delle imprese di trasporto e degli utenti, né ha adottato misure chiare per ridurre il sovraffollamento sui mezzi (ancorché non vi siano evidenze scientifiche circa l'incidenza del sovraffollamento dei mezzi pubblici sulla diffusione dei contagi da COVID-19),

si chiede di sapere quali azioni il Ministro in indirizzo intenda attivare, con la massima urgenza, per risolvere i problemi evidenziati, con particolare riguardo per l'attivazione di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico, anche in relazione alla mancata fissazione di un coefficiente di riempimento sui mezzi inferiore all'80 per cento.

INTERROGAZIONE SUL NUOVO PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO DELLA CONVENZIONE TRA ANAS E AUTOSTRADE PER L'ITALIA

(3-02029) (28 ottobre 2020)

SANTILLO, TONINELLI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* -
Premesso che:

il 22 settembre 2020 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso all'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) la proposta di aggiornamento del piano economico-finanziario relativo alla convenzione unica tra ANAS SpA e Autostrade per l'Italia SpA (ASPI), per l'espressione del parere previsto dall'articolo 43, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201;

il 14 ottobre 2020 l'ART ha reso parere al Ministero sull'aggiornamento del piano economico-finanziario;

l'Autorità rileva che: "il Piano Economico Finanziario (...) presenta alcune significative difformità applicative (...) potenzialmente idonee a riflettersi anche sui livelli tariffari applicabili all'utenza";

in particolare il piano, che si sviluppa su un orizzonte temporale di 19 anni (dal 2020 al 2038), prevede una variazione tariffaria media annua dell'1,75 per cento. Secondo le stime dell'ART si determinerebbe invece un incremento tariffario linearizzato annuo dello 0,87 per cento a partire dal 2021 sino al termine della concessione;

altro rilievo principale dell'ART è legato ai costi delle manutenzioni incrementali, cioè quelle aggiuntive da dover fare per compensare le mancanze di gestione degli anni precedenti. L'ART evidenzia che: "l'inclusione di tali interventi nella costruzione tariffaria, con conseguente addebito dei relativi oneri agli utenti per 1,2 miliardi di euro, va attentamente valutata dalla competente Direzione generale del MIT sotto il profilo dell'ammissibilità";

inoltre, con riguardo alla metodologia di calcolo del sistema tariffario previgente (TIR), viene segnalato che "il flusso di cassa relativo all'annualità 2020 risulta incrementata di una rettifica applicata dal gestore (...), tale rettifica, recante effetti vantaggiosi per il concessionario nel calcolo del TIR previgente, sia ammissibile solo nella misura in cui la stessa possa essere ricondotta al rilascio/utilizzo di fondi accantonati nei precedenti esercizi";

un'altra contestazione dell'Autorità è quella relativa all'inclusione in tariffa di un onere correlato agli effetti economici scaturenti dall'emergenza COVID-19, mentre "il sistema tariffario ART prevede il trasferimento del rischio tariffario in capo al concessionario";

valutato che:

appaiono nel complesso rilevanti le possibilità per ASPI di incrementare notevolmente i propri profitti a scapito degli utenti destinatari dei pedaggi maggiorati. Tale scenario è assolutamente contro corrente rispetto all'azione governativa in essere, che, a seguito della tragedia del "ponte Morandi", ha dapprima avviato una procedura amministrativa volta a valutare la revoca della concessione, poi successivamente confluita nella delicata trattativa con Cassa depositi e prestiti finalizzata a ricondurre il concessionario a una gestione pienamente coerente con gli interessi pubblici coinvolti, attraverso la partecipazione della medesima Cassa depositi e prestiti;

la complessa e delicata trattativa, finalizzata a estromettere Atlantia, *holding* controllata dalla famiglia Benetton, dalla gestione di Autostrade per l'Italia, per permettere l'ingresso di soggetti a partecipazione pubblica guidati da Cassa depositi e prestiti rischia di essere irreversibilmente alterata da un piano economico-finanziario che, garantendo eccessivi vantaggi all'attuale concessionario, è potenzialmente in grado di influire negativamente sul prezzo di cessione,

si chiede di sapere quali azioni il Ministro in indirizzo intenda intraprendere al fine di evitare che il nuovo piano economico-finanziario realizzi ingiustificati vantaggi in favore di Autostrade per l'Italia in questa fase di delicate trattative con Cassa depositi e prestiti e che si creino irreversibili effetti sui termini, anche e soprattutto economici, della suddetta trattativa.