

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-03363 Velo: Disservizi postali in alcuni comuni delle province di Livorno e Grosseto ...	113
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	120
5-03512 Lovelli: Nuove modalità di esercizio del servizio di recapito postale da parte di Poste italiane SpA	113
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	122
5-03944 Lovelli: Avvio del processo di liberalizzazione del servizio postale, con particolare riguardo alla tutela del servizio universale	114
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	124
5-03849 Sani: Forte ridimensionamento dei servizi postali e conseguente chiusura o riduzione degli orari degli uffici postali nella provincia di Grosseto	115
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	126
5-03961 Viola: Disservizi nella ricezione dei canali Rai a seguito del passaggio dal sistema televisivo analogico a quello digitale nel Veneto orientale.	
5-04047 Contento: Assenza del segnale Rai nella città di Pordenone a seguito del passaggio dal sistema televisivo analogico a quello digitale	115
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i>	127
5-04055 Codurelli: Grave situazione in cui versa la società Rail International Italia di Costa Masnaga (LC) a seguito della sospensione di commesse industriali da parte di Trenitalia ...	116
<i>ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)</i>	128
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	116

SEDE REFERENTE:

Disposizioni per l'introduzione della patente nautica a punti e del patentino nautico a punti e delega al Governo in materia di sanzioni per le violazioni commesse dai conducenti di imbarcazioni. C. 841 Fallica e abb. (<i>Seguito dell'esame e rinvio. Nomina di un Comitato ristretto</i>)	117
Disposizioni per la costruzione e l'esercizio di navi cisterna specializzate nel recupero di idrocarburi sversati in mare. C. 3548 Meta (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	117

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/110/CE che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie. Atto n. 309 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazione</i>)	117
<i>ALLEGATO 7 (Parere approvato dalla Commissione)</i>	130

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida e della direttiva 2009/113/CE recante modifica della direttiva 2006/126/CE. Atto n. 323 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	117
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/6/CE che modifica la direttiva 97/67/CE per quanto riguarda il pieno completamento del mercato interno dei servizi postali comunitari. Atto n. 313 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	119

INTERROGAZIONI

Mercoledì 9 febbraio 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato allo sviluppo economico Stefano Saglia.

La seduta comincia alle 9.05.

5-03363 Velo: Disservizi postali in alcuni comuni delle province di Livorno e Grosseto.

Il sottosegretario Stefano SAGLIA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (vedi allegato 1).

Silvia VELO (PD), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatta della risposta alla propria interrogazione che, pur riguardando casi specifici, che potrebbero sembrare episodici, investe il problema più generale della modalità di erogazione del servizio postale da parte della società Poste italiane. Nel ricordare che ci sono state lunghe e insistenti proteste da parte dei cittadini delle province di Grosseto e Livorno, che hanno dato origine anche ad un esposto da parte del sindaco del comune di Gavorrano per interruzione di pubblico servizio, segnala che nelle province interessate l'erogazione dei servizi postali è affidata da Poste italiane ad una società privata e giudica pertanto necessario che il Ministero controlli l'adeguatezza dei servizi resi non solo da Poste italiane ma anche dalle società cui questa affida il servizio, soprattutto in località difficilmente raggiungibili e abitate da popolazione anziana. Osserva infatti che tali località andrebbero maggiormente salvaguardate anche in ragione dei tagli di risorse operati dalle recenti manovre fi-

nanziarie, in conseguenza dei quali gli enti locali si sono visti costretti ad operare una riduzione dei servizi di trasporto pubblico locale, riducendo ulteriormente le opportunità di spostamento della popolazione verso i territori limitrofi. Nel fare presente che il Paese sta attraversando una fase assai rilevante in ordine al settore postale, essendo in procinto di avviare il processo di liberalizzazione dei servizi postali, sul quale anche la IX Commissione è chiamata ad esprimersi, rileva che la questione oggetto della propria interrogazione, come anche altre questioni discusse in Parlamento in questa e in altre occasioni, evidenziano l'importanza della vigilanza sui servizi postali e fanno emergere l'opportunità di istituire un organismo autonomo che verifichi la qualità del servizio offerto all'utenza. Auspica che il Governo possa sollecitare la società Poste italiane a mettere in campo correttivi, anche piccoli, ma tuttavia preziosi, che possano essere utili ad una migliore erogazione del servizio. A questo riguardo segnala l'opportunità, da un lato, di organizzare un incontro tra Poste italiane e ANCI volto al fine di risolvere i problemi legati alla toponomastica di alcuni territori, dall'altro di trovare soluzioni che consentano al personale chiamato a prestare il servizio stagionale di poter essere affiancato per qualche tempo da personale stabilmente in servizio, al fine di acquisire la necessaria conoscenza del territorio servito.

5-03512 Lovelli: Nuove modalità di esercizio del servizio di recapito postale da parte di Poste italiane SpA.

Il sottosegretario Stefano SAGLIA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (vedi allegato 2).

Mario LOVELLI (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per aver dato la propria disponibilità a rispondere su questioni che esulano dalle materie a lui delegate, si dichiara tuttavia insoddisfatto oltre che del merito anche del metodo della risposta, trattandosi di un'interrogazione presentata nel mese di settembre, cui viene data risposta con grande ritardo. In proposito, sottolinea che, dal momento della presentazione dell'atto di sindacato ispettivo al momento della risposta si sono susseguiti eventi che rendono meno pregnante lo svolgimento dell'atto, e tra questi, in particolare, la presentazione, da parte del Governo, dello schema di decreto legislativo con il quale si completa il processo di liberalizzazione del settore postale. Ciò posto, osserva che nella risposta non è stato comunque sufficientemente esaminato il rapporto tra il contratto di programma che lo Stato stipula con la società Poste e gli effettivi sviluppi della riorganizzazione aziendale sotto il profilo occupazionale, dal momento che si fa riferimento agli esodi incentivati, ma non si fa alcun riferimento alla situazione attuale del personale. Invita quindi il Governo, alla luce del citato accordo sindacale e del contratto di programma con Poste italiane, di verificare costantemente nel corso del tempo che le decisioni organizzative prese da Poste italiane corrispondano in pieno ai contenuti dell'accordo stipulato con lo Stato e ancor più agli oneri che lo Stato sostiene per l'erogazione del servizio pubblico, che superano i 300 milioni annui.

5-03944 Lovelli: Avvio del processo di liberalizzazione del servizio postale, con particolare riguardo alla tutela del servizio universale.

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

Mario LOVELLI (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta della quale si dichiara del tutto insoddisfatto, soprattutto per il fatto che il Go-

verno, per la predisposizione dello schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva comunitaria sul completamento della liberalizzazione dei servizi postali, non abbia sentito l'esigenza di confrontarsi preventivamente con il Parlamento. Nel rilevare che l'emanazione dello schema di decreto legislativo e conseguentemente, l'esame parlamentare dello schema di decreto stesso, avvengono con grande ritardo, dal momento che il termine di avvio della liberalizzazione è stato fissato in sede europea al 1° gennaio scorso, osserva che al Parlamento è stata di fatto sottratta la possibilità di intervenire efficacemente su tale importante processo, che riguarda uno dei settori strategici e più rilevanti per lo sviluppo del Paese, posto che il Governo ha ritenuto di agire autonomamente, senza coinvolgere preventivamente le Camere. Riguardo alle scelte operate dal Governo in merito alla disciplina del regolatore indipendente, rispetto alle quali il sottosegretario, come era prevedibile, ha utilizzato le stesse argomentazioni impiegate ieri dal Ministro dello sviluppo economico, nel corso della sua audizione tenutasi presso le Commissioni riunite IX e XIV, ritiene che l'intenzione del Governo, come emerge anche dalle notizie di stampa apparse oggi in merito alla Consob, sia quella di collegare sempre più strettamente le autorità indipendenti ai ministeri di riferimento e che questo, soprattutto nel caso dei servizi postali, potrebbe incidere negativamente sulla qualità dei servizi che è in progressiva diminuzione, come dimostrano i numerosi atti di sindacato ispettivo in cui si lamentano continui e costanti disservizi. Nel ricordare che il servizio universale è oggetto di un apposito contratto di programma con la società Poste italiane per il quale lo Stato stanziava ingenti risorse pubbliche, sottolinea come gli obblighi in esso contenuti non possano essere aggirati e ribadisce l'esigenza che il Ministero attui un controllo serio e costante sull'erogazione del servizio postale e sulla sua rimodulazione, in modo tale che venga tutelato il primario e ineludibile interesse dei cittadini.

5-03849 Sani: Forte ridimensionamento dei servizi postali e conseguente chiusura o riduzione degli orari degli uffici postali nella provincia di Grosseto.

Il sottosegretario Stefano SAGLIA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Luca SANI (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario della risposta, si dichiara tuttavia totalmente insoddisfatto, in quanto da essa emerge come l'approccio seguito da Poste italiane nell'erogazione del servizio postale, che si dovrebbe caratterizzare come servizio universale facilmente accessibile a tutta la popolazione e soprattutto a quella più disagiata, sia di carattere prettamente commerciale, ossia basato su criteri prevalentemente di tipo economico. Osserva che la risposta resa dal sottosegretario non è altro che la conferma della decisione di Poste italiane di procedere alla riorganizzazione degli orari degli sportelli postali e alla soppressione degli uffici postali nei territori oggetto dell'interrogazione. Rileva quindi che, qualora tale decisione al riguardo fosse irreversibile, si determinerebbe un grave nocumento per le popolazioni interessate, che hanno dovuto sopportare anche i disagi conseguenti alla riduzione dei servizi di trasporto pubblico locale, per effetto dei tagli operati dal Governo sugli enti locali con l'ultima manovra di finanza pubblica, e che usufruiscono quindi di servizi fondamentali in misura minore rispetto ai cittadini che vivono in realtà più popolate. Nell'esprimere forte preoccupazione per il territorio grossetano e in generale per le zone del Paese maggiormente disagiate, rispetto alle quali si sta verificando un generale impoverimento in termini di servizi resi, invita il Governo a seguire attentamente la vicenda e ad assumere opportune iniziative volte a determinare un diverso atteggiamento da parte di Poste italiane, affinché sia garantito ovunque un servizio che dovrebbe avere le caratteristiche di servizio universale.

5-03961 Viola: Disservizi nella ricezione dei canali Rai a seguito del passaggio dal sistema televisivo analogico a quello digitale nel Veneto orientale.

5-04047 Contento: Assenza del segnale Rai nella città di Pordenone a seguito del passaggio dal sistema televisivo analogico a quello digitale.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Stefano SAGLIA risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Rodolfo Giuliano VIOLA (PD), nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta, fa presente che, malgrado il Governo sia stato già sollecitato a risolvere la questione, attraverso un'interpellanza a propria firma svolta in Assemblea nel mese di gennaio, persistono le difficoltà legate alla cattiva ricezione dei canali della Rai, cui la società concessionaria del servizio pubblico dovrebbe trovare rapide soluzioni tecniche. Nello stigmatizzare la risposta data dalla società ai cittadini di quei territori, che sono stati invitati a risolvere la questione della mancata ricezione attraverso interventi sulle loro antenne televisive, segnala che è in corso un'azione di protesta da parte di comitati di cittadini che hanno minacciato di non effettuare il pagamento del canone, in relazione alla mancata erogazione del servizio. Nel fare presente che il problema si sta estendendo anche a comuni non si trovano nelle immediate vicinanze del confine con il Friuli Venezia Giulia, come San Donà di Piave – dove il sindaco per porre fine alle proteste dei cittadini ha concluso una convenzione con gli antennisti – invita il Governo ad intervenire presso la Rai con maggiore decisione e auspica che possa essere organizzato un incontro tra i vertici della concessionaria e gli amministratori locali per confrontarsi sulla questione oggetto dell'interrogazione.

Manlio CONTENTO (PdL), replicando, esprime la propria sorpresa per la risposta resa dal sottosegretario Saglia, ritenendo abbastanza singolare che la società deputata a svolgere il compito del passaggio dall'analogico al digitale non abbia valutato preventivamente le conseguenze dello *switch off* tramite sperimentazioni e studi tecnici che facessero emergere le peculiarità dei singoli territori. Nel sottolineare il costo che per i cittadini ha il consiglio di amministrazione della società Raiway, osserva che la società concessionaria del servizio pubblico radiotelevisivo deve farsi carico in prima persona della risoluzione di eventuali problemi legati alla ricezione, senza fare inaccettabili inviti ai cittadini ad affrontare la questione singolarmente attraverso interventi sulle antenne, che peraltro non risultano risolutivi potendosi in tal modo vedere, a seconda della direzione dell'antenna, soltanto alcuni dei canali nazionali e non altri. Auspica quindi che gli organi tecnici della Rai lavorino per trovare una soluzione a tale questione, al fine di consentire ai cittadini del territorio friulano di usufruire di un servizio che è garantito nelle altre regioni d'Italia e invita il presidente della Commissione a svolgere un'audizione dei vertici della Rai in cui possano essere affrontate le diverse problematiche relative all'erogazione del servizio pubblico.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nel segnalare che il consiglio di amministrazione della società Raiway non è di fatto operante da circa 10 mesi, accoglie l'invito dell'interrogante ad approfondire in Commissione le questioni inerenti al passaggio dal sistema televisivo analogico a quello digitale.

5-04055 Codurelli: Grave situazione in cui versa la società Rail International Italia di Costa Masnaga (LC) a seguito della sospensione di commesse industriali da parte di Trenitalia.

Il sottosegretario Stefano SAGLIA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Lucia CODURELLI (PD), nel ringraziare il sottosegretario per la celerità con cui è stata resa la risposta, della quale si dichiara soddisfatta, fa presente di aver seguito la vicenda con costante attenzione e di aver partecipato sia al tavolo di lavoro locale cui faceva riferimento il rappresentante del Governo nella risposta sia alla successiva riunione che si è tenuta a Roma alla presenza di Trenitalia. Osserva che anche dalla risposta del rappresentante del Governo emerge la generale difficoltà in cui versa la società RSI conseguente alla sospensione delle commesse industriali e al successivo ricorso alla cassa integrazione, che impedisce alla società medesima di partecipare a nuove gare d'appalto e di migliorare la propria situazione economica. Sottolineando l'importanza delle sinergie tra Governo, regione ed enti locali, accoglie con favore l'impegno del Governo a trovare una soluzione al fine di scongiurare il fallimento di una società che impiega personale altamente qualificato e la cui produzione è strategica per lo sviluppo del Paese e invita quindi il Governo a fissare un incontro con tutti i soggetti interessati, al fine di dare un segnale di rasserenamento non solo alla società oggetto dell'interrogazione, ma anche a tutto il territorio lombardo, le cui industrie negli ultimi tempi sono ricorse più volte alla cassa integrazione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 9.55.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.15 alle 14.25.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 9 febbraio 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 14.25.

Disposizioni per l'introduzione della patente nautica a punti e del patentino nautico a punti e delega al Governo in materia di sanzioni per le violazioni commesse dai conducenti di imbarcazioni.

C. 841 Fallica e abb.

(Seguito dell'esame e rinvio. Nomina di un Comitato ristretto).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 20 gennaio 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, propone di costituire un Comitato ristretto ai fini dell'elaborazione di un testo unificato delle proposte di legge in esame.

La Commissione concorda.

Mario VALDUCCI, *presidente*, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

Disposizioni per la costruzione e l'esercizio di navi cisterna specializzate nel recupero di idrocarburi sversati in mare.

C. 3548 Meta.

(Seguito dell'esame e rinvio)

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 1° febbraio 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, non essendovi deputati che intendono intervenire, dichiara concluso l'esame preliminare e rinvia alla prossima riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, la fissazione del termine per la presentazione degli emendamenti al provvedimento in esame. Rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.40.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 9 febbraio 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Mario Mantovani.

La seduta comincia alle 14.40.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/110/CE che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie.

Atto n. 309.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazione).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno, rinviato nella seduta dell'8 febbraio 2011.

Gianluca BUONANNO (LNP), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con condizioni e osservazione (*vedi allegato 7*).

Il sottosegretario Mario MANTOVANI concorda con la proposta di parere favorevole del relatore.

La Commissione approva all'unanimità la proposta di parere del relatore.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida e della direttiva 2009/113/CE recante modifica della direttiva 2006/126/CE.

Atto n. 323.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del

giorno, rinviato nella seduta dell'8 febbraio 2011.

Il sottosegretario Mario MANTOVANI, con riferimento alle richieste di chiarimenti formulate dal relatore, fa presente che l'articolo 3 dello schema di decreto legislativo, nel riscrivere integralmente l'articolo 116 del codice della strada, ne coordina i contenuti con quelli di cui all'articolo 4 della direttiva. Sottolinea che l'attuale formulazione dell'articolo 116 reca, ai commi 13 e 13-*bis*, la sanzione per due distinte fattispecie: guida senza patente, ovvero con patente revocata, ovvero non rinnovata per carenza dei requisiti di legge, e guida senza certificato di idoneità alla guida del ciclomotore. In particolare fa presente che il comma 13 sanziona la guida senza patente, ovvero le ipotesi, *ope legis*, equivalenti, con l'ammenda da euro 2.257 a euro 9.032 (fattispecie precedentemente prevista come penale, successivamente depenalizzata, e nuovamente riportata a rango di violazione penale per effetto del decreto-legge n. 117 del 2007) mentre il comma 13-*bis* sanziona la guida senza certificato di idoneità alla guida del ciclomotore, sia essa commessa da conducente minorenne, fattispecie recata dal comma 1-*bis*, sia maggiorenne, fattispecie recata dal comma 1-*ter*, con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 555 a euro 2.220, come risultante dall'adeguamento degli importi delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal codice della strada, operato da ultimo attraverso il decreto ministeriale 22 dicembre 2010.

Rileva che la direttiva 2006/126/CE, che lo schema di decreto legislativo intende recepire, prevede, tra l'altro, che a far data dal 19 gennaio 2013, per la guida di un ciclomotore sia necessario conseguire una vera e propria patente, identificata dalla categoria AM e osserva pertanto che non sembrerebbe giustificabile un diverso trattamento sanzionatorio a fronte della medesima condotta. Fa presente infatti che, mentre a diritto vigente la diversa disciplina sanzionatoria trova un fondamento logico-giuridico nella circostanza che il certificato di idoneità alla guida del ciclo-

motore non è classificato come patente, a regime – mutata la natura del documento abilitativo alla guida del ciclomotore e ricondotta nell'alveo complessivo delle patenti – non sembrerebbe residuare alcuna giustificazione per una eventuale disparità di trattamento sotto il profilo sanzionatorio tra guida senza patente AM e guida senza patenti di altra categoria.

Ritiene opportuno specificare inoltre che, a regime, non residua alcuna differenza tra guida di un veicolo senza avere la patente e guida di un veicolo senza possedere la patente della categoria corrispondente alla guida di quello specifico veicolo, poiché la direttiva fa corrispondere a ciascuna delle categorie di patente da essa introdotta differenti tipologie di veicoli, completando un percorso già da tempo avviato, che ha portato, ad esempio, ad escludere nel tempo che la patente di categoria D surrogasse quella di categoria C. Sottolinea quindi che la formulazione del comma 15 dell'articolo 116, come modificato dall'articolo 3 dello schema di decreto legislativo in esame, non intende costituire una fattispecie nuova, ma precisare la necessaria e stretta corrispondenza tra ciascuna categoria di patente ed il veicolo con essa condotto.

In ordine alla previsione recata dall'articolo 14, comma 1, evidenzia che si tratta di una modifica introdotta – di intesa tra tutte le Amministrazioni concertanti – al tavolo della Presidenza del Consiglio – Dipartimento per le politiche europee, poiché, su segnalazione dei medici del Ministero della difesa, è stata segnalata la situazione di assoluta incoerenza che si determina ogni qualvolta, in sede di accertamento medico-legale diverso da quello strettamente attinente alla verifica dei requisiti di idoneità psico-fisica alla guida si riscontri in un soggetto, già titolare di patente, la sussistenza di patologie incompatibili con il permanere dei requisiti predetti. Evidenzia che i medici certificatori, hanno dunque richiesto – per esigenze di tutela della circolazione stradale e, non da ultimo di coerenza dell'ordinamento – di poter procedere alla segnalazione di tali casi agli uffici della

motorizzazione, affinché venisse disposta la revisione dei requisiti del soggetto visitato necessari ai fini del titolo abilitativo. Sottolinea quindi che il tavolo istituito presso la Presidenza del Consiglio, ritenendo tale problematica meritevole di tutela, ha ritenuto di poter così introdurre il comma 1-*quinqüies* all'articolo 128 del codice della strada, rimettendo al Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi della Presidenza ogni eventuale valutazione in merito.

In ordine ai chiarimenti richiesti dall'onorevole Desiderati osserva che il testo vigente dell'articolo 124, comma 1, lettera a) del codice della strada richiede il possesso della patente di categoria A per la guida di macchine agricole indicate all'articolo 115, comma 1, lettera c), ai sensi del quale sono richiesti 16 anni per guidare macchine agricole o loro complessi che non superino i limiti di sagoma e di peso stabiliti per i motoveicoli e che non superino la velocità di 40 km/h la cui guida sia consentita con patente di categoria A, sempre che non trasportino altre persone oltre al conducente. Considerato che l'attuale codice cita la categoria A anche con riferimento alla sottocategoria A1, e dato il limite di età di 16 anni, osserva che si è ritenuto di esplicitare, nel senso di cui all'articolo 11, comma 1, lettera a), la disciplina da applicarsi, senza modificare la disciplina vigente.

Con riferimento alle modifiche introdotte alla lettera b) del citato articolo 11, fa presente che ci si è limitati ad esplicitare l'esclusione, dalla fattispecie ivi prevista, di quanto già regolamentato dalla lettera a), anche questa volta senza modificare la disciplina vigente. Rileva, in-

vece, la presenza di un mero errore materiale alla lettera c) del medesimo articolo 11, laddove – in materia di patenti speciali per la guida di macchina agricole e operatrici – deve farsi evidentemente riferimento alle medesime categorie di cui alle succitate lettere a) e b), e quindi alle patenti di categoria A1 e B, mentre per errore è stata citata la patente B1 in luogo della A1. Giudica quindi necessario che sia riformulato l'articolo 11, comma 1, lettera c), nei seguenti termini: « c) A1 comma 2, le parole: « A e B, previste dall'articolo 116, comma 5 » sono sostituite dalle seguenti: « A1 e B, previste dall'articolo 116, comma 3, lettere b) ed f) ».

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/6/CE che modifica la direttiva 97/67/CE per quanto riguarda il pieno completamento del mercato interno dei servizi postali comunitari.

Atto n. 313.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 2 febbraio 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.50.

ALLEGATO 1

5-03363 Velo: Disservizi postali in alcuni comuni delle province di Livorno e Grosseto.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La Concessionaria del servizio universale ha rappresentato che il Comune di Gavorrano, sede del Presidio Decentrato di Distribuzione, che dipende dal Centro Primario di Distribuzione di Follonica, si trova su un territorio prettamente rurale, caratterizzato dalla presenza di frazioni con un'alta percentuale di poderi.

La Società ha reso noto che, durante lo scorso mese di luglio, a causa di un infortunio del portalelettere titolare e del concomitante periodo estivo, la consegna è stata garantita grazie all'ausilio del personale di scorta. Tale personale è costituito da portalelettere titolari di altre zone che, finito il proprio turno di lavoro, sostituiscono i portalelettere assenti e da unità assunte con contratto a tempo determinato.

Poste Italiane ha anche evidenziato che in un territorio con le caratteristiche sopra descritte e con una carente toponomastica, in assenza del portalelettere titolare, che ha un'approfondita conoscenza sia del luogo che degli abitanti, si possono determinare difficoltà nella consegna della corrispondenza.

L'Azienda ha precisato che, anche in mancanza dei presupposti necessari per effettuare il servizio di recapito, quali l'esattezza del nominativo e dell'indirizzo del destinatario e la presenza delle cassette domiciliari, i propri portalelettere pongono sempre il massimo impegno nell'effettuare la consegna puntuale della corrispondenza anche se, talora, come nel caso di specie ed in concomitanza dell'avvicendamento di operatori diversi, possono essersi verificati ritardi nello svolgimento del

servizio. Ciononostante, il recapito è stato sempre assicurato, così come dimostrano i documenti presentati dai portalelettere, che garantiscono l'avvenuta consegna della corrispondenza.

Poste Italiane ha specificato, inoltre, che per risolvere le problematiche in argomento, durante il mese di agosto 2010, ha partecipato ad un positivo incontro con il Sindaco del Comune di Gavorrano, durante il quale, al fine di soddisfare pienamente le esigenze della clientela, è stato anche affrontato il tema della criticità della toponomastica del territorio in esame.

La Società ha sottolineato che, al termine del periodo estivo, il servizio di recapito nel Comune di Gavorrano è stato nuovamente svolto dal portalelettere titolare ed ha ripreso la consueta regolarità.

Anche nel Comune di Follonica taluni ritardi nella consegna della corrispondenza, rilevati durante lo scorso mese di luglio e determinati dall'assenza per ferie dei portalelettere titolari, sono stati positivamente risolti.

Con riferimento, infine, al Comune di Campiglia, l'Azienda ha precisato che le problematiche evidenziate riguardano la frazione di Palmentello, un territorio rurale servito dal Presidio Decentrato di Distribuzione di Venturina e che, a causa della struttura del territorio, erano già state, peraltro, collocate alcune cassette modulari fuori dal centro abitato, per tentare di ovviare alle difficoltà determinate dalla struttura stessa del territorio.

A tal proposito, Poste Italiane ha reso noto che durante il periodo di ferie estive

del portalettere titolare, anche in quest'ambito territoriale il servizio è stato garantito da personale di scorta e che pertanto, come nel caso precedentemente rappresentato del Comune di Gavorrano, l'avvicendamento di operatori diversi non pratici del territorio, le caratteristiche di quest'ultimo unitamente, nel caso specifico, a riscontrate anomalie riguardanti le cassette domiciliari, inesistenti o prive di nominativo, nonché la carenza di toponomastica – per la precisione, l'assenza di numeri civici – hanno generato i lamentati disagi.

La Concessionaria ha assicurato che, comunque, anche in quest'ultimo caso, la ripresa dell'attività da parte dei portalet-

tere titolari ha favorito il ritorno alla normalità del servizio di consegna della corrispondenza.

Il Ministero dello Sviluppo Economico, sempre attento alle esigenze dei cittadini, non mancherà di far effettuare, nell'ambito delle proprie competenze e attraverso gli uffici preposti, monitoraggi e sopralluoghi, al fine di verificare che un servizio così essenziale come quello postale, sia erogato nel modo migliore, onde assicurare alla cittadinanza un servizio sempre efficiente e di qualità e un miglioramento anche nella situazione lavorativa degli operatori degli uffici postali del territorio in questione.

ALLEGATO 2

5-03512 Lovelli: Nuove modalità di esercizio del servizio di recapito postale da parte di Poste italiane SpA**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

L'Accordo dello scorso 27 luglio, sottoscritto da Poste Italiane e dai rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali Nazionali, prevede una riorganizzazione dei Servizi Postali, allo scopo di razionalizzare ed aumentare l'efficienza complessiva dei processi e di adeguare il modello organizzativo ai mutati scenari del mercato nazionale ed internazionale.

Il nuovo modello di recapito adottato da Poste Italiane si inserisce nel contesto di liberalizzazione del mercato postale, definito dalla direttiva comunitaria n. 6 del 2008, che rende indispensabile adattare l'offerta alle nuove dinamiche della domanda e alle diverse esigenze della clientela.

La riorganizzazione del recapito su cinque giorni settimanali non inficia in alcun modo la qualità del servizio universale che continuerà ad essere garantito, nel rispetto dei principi della normativa di settore, attraverso un'articolazione del recapito specificatamente dedicata ai prodotti universali. A questa si affiancherà un'articolazione dedicata ai servizi innovativi, che sarà operativa anche il sabato, per rispondere alle mutate esigenze della clientela, che mostra di preferire in misura crescente prodotti nuovi e integrati.

Tale riorganizzazione, già introdotta dai Servizi Postali di diversi Paesi europei, è inoltre indispensabile per fronteggiare la consistente riduzione dei volumi postali, diretta conseguenza della crisi finanziaria internazionale del 2008 e dell'irreversibile

processo di sostituzione della posta cartacea con strumenti di comunicazione digitale.

Il nuovo modello del Servizio di Recapito conseguirà anche il miglioramento complessivo della qualità dei servizi offerti alla clientela, realizzando, tra l'altro, una più razionale organizzazione logistica e produttiva ed una più coerente perequazione dei carichi di lavoro.

I punti fondamentali sui quali si articola il citato Accordo sono:

l'espletamento del servizio di recapito tradizionale dal lunedì al venerdì, con un accresciuto impegno da parte dei portalettere, il cui orario lavorativo giornaliero non avrà più la durata di sei ore, bensì di sette ore e dodici minuti e la costituzione di una nuova rete di recapiti definita « Articolazione Servizi Innovativi », attiva, dal lunedì al venerdì, dalle ore 14.00 alle ore 20.00 ed il sabato, dalle ore 8.00 alle ore 14.00, dedicata alla consegna dei quotidiani e dei prodotti urgenti e/o di oggetti di corrispondenza, il cui recapito sia stato concordato con i clienti per quella specifica giornata.

Poste Italiane, infatti, in considerazione delle diverse abitudini ed esigenze della clientela, ha previsto la possibilità di svolgere anche un servizio di recapito in fasce orarie preventivamente concordate con i propri clienti, regolato dalle relative condizioni di contratto, visionabili presso gli Uffici postali e pubblicate sul sito internet di Poste Italiane.

L'iniziativa citata è volta altresì ad ottenere una sensibile riduzione del nu-

mero di invii non consegnati per assenza dei destinatari e un generale miglioramento del servizio, con particolare riguardo al recapito dei prodotti urgenti o pregiati.

Per quanto riguarda il personale di Poste Italiane si evidenzia che l'Accordo, di cui sopra, ha strutturato il complessivo piano di gestione delle eccedenze, valorizzando l'unicità dell'Azienda e le potenzialità offerte dalle sinergie fra i diversi asset aziendali e prevedendo il ricorso a soluzioni che privilegino la volontarietà e vengano incontro alle aspettative delle risorse interessate.

Per agevolare le uscite volontarie dall'Azienda saranno favoriti gli esodi incentivati e sarà attivato il Fondo di Solidarietà per il sostegno al reddito, all'occupazione, alla riconversione e alla riqualificazione

professionale del personale di Poste Italiane S.p.A., istituito con Decreto n. 178 del 1 luglio 2005.

Una parte delle eccedenze verrà reimpiegata, nell'ambito dei Servizi Postali, in nuovi progetti di sviluppo dei servizi che Poste italiane implementerà per assicurarsi nuove opportunità derivanti dalla mutata domanda della clientela e cioè dei servizi innovativi, integrati ed aggiuntivi tra i quali, ad esempio, le già citate forme di recapito pomeridiano e recapito concordato.

Si rende noto, infine, che la maggior parte delle risorse sarà ricollocata, attraverso uno specifico processo di formazione e riqualificazione professionale, in altri ambiti organizzativi aziendali con più favorevoli prospettive di sviluppo e prevalentemente presso le sportellerie degli uffici postali.

ALLEGATO 3

5-03944 Lovelli: Avvio del processo di liberalizzazione del servizio postale, con particolare riguardo alla tutela del servizio universale**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

L'atto di sindacato ispettivo presentato dall'On. Lovelli richiede una risposta che, di fatto, va a riprendere totalmente quanto affermato ieri dal Ministro, on. Paolo Romani, nel corso della Sua audizione in questa stessa Commissione. Come si dice: «*repetita iuvant*».

Ebbene, lo schema di decreto legislativo approvato dal Consiglio dei Ministri il 22 dicembre scorso reca attuazione della Direttiva 2008/6/CE, che modifica la Direttiva 97/67/CE e completa il processo di apertura del mercato interno dei servizi postali alla libera concorrenza.

La liberalizzazione del mercato postale si inserisce nel più ampio tema delle politiche che a livello comunitario hanno ad oggetto la tutela dei servizi di interesse economico generale. In tale ambito, l'ordinamento dell'Unione europea contempla l'esigenza di liberalizzazione dei mercati con la necessità di garantire un servizio universale efficiente e qualitativamente adeguato.

Il percorso di attuazione del recepimento è stato molto impegnativo sia nell'analisi economica che nel confronto con gli stakeholders, in quanto il settore garantisce impiego ad un gran numero di lavoratori e da anni il trend dei volumi dei singoli prodotti postali non presenta significative aspettative di crescita.

Considerando tali fattori, si è deciso di adottare le seguenti misure.

Prima di tutto, è opportuno specificare che, col recepimento della Direttiva, viene meno la quota residua di monopolio legale rappresentata dai servizi postali riservati al fornitore del servizio universale, con

benefici immediati di stimolo alla crescita dei mercati. Con l'attuazione del provvedimento, circa l'80 per cento dei ricavi del mercato, in precedenza riservato a Poste italiane, diventerà potenzialmente contenibile.

Si è deciso di mantenere, altresì, come previsto dall'articolo 8 della Direttiva, la legislazione speciale solo su quei prodotti la cui emissione, accettazione e distribuzione, debbano garantire esigenze di pubblica sicurezza, interesse pubblico generale e integrità del contenuto – ad esempio, l'emissione di valori postali e la distribuzione degli atti giudiziari. La scelta ha tenuto conto anche della capacità dell'operatore di garantire i servizi richiesti al minor costo per la collettività.

Sulla base di tali ragioni, la scelta operata nello schema di decreto in esame è stata quella di affidare il servizio universale a Poste italiane. La frammentazione del servizio universale, infatti, volta a consentire l'ingresso di nuovi operatori, si risolverebbe allo stato attuale, in una scelta inefficace ed inappropriata a garantire la fornitura del servizio medesimo.

In sostanza, la presenza di più operatori designati per uno stesso Paese, è una previsione normativa che sino ad oggi ha valenza teorica ed alla quale, alla luce delle attuali caratteristiche dei mercati postali in Europa, non corrisponde alcuna ragionevole applicazione pratica, almeno nel breve-medio periodo.

Per l'esercizio dei compiti di regolamentazione del mercato postale è stata prevista l'istituzione di un'apposita Agenzia.

Relativamente a questo aspetto, occorre rilevare che la direttiva prevede che gli Stati membri designino una o più autorità nazionale di regolamentazione. I requisiti richiesti dalla direttiva per le autorità nazionali sono la distinzione giuridica e l'indipendenza funzionale rispetto agli operatori postali e nel caso di Stati membri che mantengono la proprietà o il controllo di fornitori di servizi postali, come accade per l'Italia, la piena ed effettiva separazione strutturale delle funzioni di regolamentazione dalle attività inerenti alla proprietà o al controllo.

In base a tali requisiti non può pertanto essere mantenuto, in capo al Ministero dello Sviluppo Economico, l'esercizio delle funzioni relative alla regolamentazione del servizio postale, che è oggetto di una procedura di infrazione avviata dalla Commissione europea, in data 25/06/2009, e motivata, in particolare, dall'assetto proprietario del fornitore del servizio universale.

Poiché ad oggi non appare imminente la modifica di tale assetto proprietario, occorre agire rafforzando la posizione di indipendenza e neutralità della funzione regolatoria, non essendo possibile l'istituzione di un'apposita Autorità indipendente o l'attribuzione di tali funzioni ad una delle Autorità indipendenti già esistenti, risultando entrambe le soluzioni incompatibili col vincolo dell'invarianza della finanza pubblica.

Inoltre, l'assegnazione di funzioni di regolamentazione ad un'Autorità indipen-

dente già esistente, non ne assicurerebbe l'immediata operatività in quanto nessuna delle autorità esistenti ha, allo stato, le professionalità idonee a svolgere le mansioni relative alle funzioni da trasferirsi. Tali professionalità sono infatti collocate nella Direzione Generale del Ministero dello Sviluppo Economico, che attualmente cura la regolamentazione dei servizi postali.

Per questo, nello schema di decreto legislativo in esame, è stata scelta l'opzione di istituire un'Agenzia in grado – in quanto distinta dal Ministero – di soddisfare i requisiti di indipendenza e separazione strutturale e da costituirsi attraverso il trasferimento di gran parte del personale dell'attuale Direzione Generale competente in materia di regolamentazione dei servizi postali.

Ciò garantirebbe inoltre l'invarianza finanziaria imposta dalla legge attraverso l'applicazione della contrattazione collettiva del comparto di provenienza.

L'esigenza pertanto di adeguarsi tempestivamente alla richiesta dell'Unione europea, ha suggerito alle autorità italiane di optare per l'istituzione di un'agenzia giuridicamente distinta e funzionalmente indipendente rispetto agli operatori del settore postale, dotata di autonomia organizzativa, tecnico/operativa e gestionale, in grado di operare in trasparenza e economicità, soluzione peraltro già adottata da diversi stati membri come Germania, Spagna e Olanda.

ALLEGATO 4

5-03849 Sani: Forte ridimensionamento dei servizi postali e conseguente chiusura o riduzione degli orari degli uffici postali nella provincia di Grosseto**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Per garantire un costante equilibrio tra la domanda e l'offerta di servizi, la società concessionaria Poste Italiane sta, già da tempo, procedendo ad una revisione del modello organizzativo territoriale, che ha reso necessaria la disposizione di nuove articolazioni dell'orario di apertura degli uffici postali, armonizzando, così, le esigenze della clientela con gli obiettivi di natura aziendale.

Con riferimento al territorio della Provincia di Grosseto, l'Azienda ha comunicato di aver disposto la rimodulazione dell'orario di apertura al pubblico degli uffici postali di Baccinello, Montegiovi, Monterotondo Marittimo, Monticello Amiata, Niccioleta, Petricci, San Martino sul Fiora, Santa Caterina, Seggiano, Selva, Selvena e Tirli, trattandosi di uffici postali caratterizzati da flussi di clientela particolarmente esigui.

Gli uffici postali di « Gerfalco », « Casale di Pari », e « Puntone di Scarlino » rientrano in un elenco di proposte di chiusura definitiva previste per l'anno 2011, già trasmesso al Ministero dello Sviluppo Economico.

Poste Italiane ha assicurato, in ogni caso, che eventuali futuri provvedimenti che potrebbero scaturire dalle costanti verifiche dei flussi di clientela e dei dati di produzione, saranno adottati nel rispetto della normativa del settore ed effettuando i previsti passaggi istituzionali.

Per completezza di informazione, infine, si rileva che non esiste alcun « Fondo

nazionale di solidarietà », citato nell'atto in esame e destinato a finanziare il mantenimento degli uffici postali nelle zone disagiate e nei piccoli centri.

Esiste, invece, un « Fondo di compensazione » che ha la funzione di finanziare i costi del servizio universale sostenuti dalla Concessionaria ed al quale contribuiscono in misura esigua gli operatori postali titolari di licenza. Esso ammonta complessivamente a circa 100.000 euro annui, a fronte del costo netto del servizio universale sostenuto da Poste Italiane Spa pari a 371,977 milioni di euro per l'esercizio 2009, a 364,463 milioni di euro per l'esercizio 2010 e a 357,101 milioni di euro per l'esercizio 2011.

Si evidenzia, inoltre, che il contributo posto a carico dei licenziatari è al momento molto esiguo, ammontando complessivamente a circa 100.000 euro annui – pari allo 0,01 per cento del costo netto del servizio universale sostenuto da Poste Italiane, come risulta dalla separazione contabile annuale.

Il Ministero dello Sviluppo Economico, nell'ambito delle sue competenze, non mancherà, comunque, di sollecitare la concessionaria Poste Italiane, affinché valuti la possibilità che venga ripristinata la completa funzionalità degli uffici postali nei Comuni sopra citati, almeno nel caso che la richiesta dell'utenza torni a dei livelli per i quali debba ritenersi necessario ripristinare il precedente orario di servizio.

ALLEGATO 5

5-03961 Viola: Disservizi nella ricezione dei canali Rai a seguito del passaggio dal sistema televisivo analogico a quello digitale nel Veneto orientale**5-04047 Contento: Assenza del segnale Rai nella città di Pordenone a seguito del passaggio dal sistema televisivo analogico a quello digitale****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Come già segnalato nella risposta ad un precedente atto di sindacato ispettivo, anche con il sistema analogico la ricezione dei programmi di Rai Tre è sempre risultata critica nelle regioni del Nord Italia, quindi anche nelle regioni del Veneto e del Friuli Venezia Giulia, a causa delle caratteristiche fisiche del territorio.

Il Ministero dello Sviluppo Economico, di concerto con la Rai e con l'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni, ha da tempo considerato e posto in essere valutazioni, al fine di risolvere tale problematica e garantire la ricezione dei programmi regionali della Rai.

Tali valutazioni hanno portato alla sottoscrizione di un accordo procedimentale finalizzato ad assegnare alla Rai, per l'irradiazione in digitale del Multiplex 1, ricomprensivo, tra l'altro, i programmi Rai 1, Rai 2 e Rai3, un numero di risorse radioelettriche tale da poter gestire la rete in modo da non arrecare danno all'utenza finale.

Il problema nasce dal fatto che, nell'area geografica interessata dal disagio, le antenne sono prevalentemente predisposte alla ricezione della banda III VHF televisiva e questo perché storicamente in quell'area il servizio di Rai 1, in analogico, veniva svolto irradiando il programma dal

Monte Venda, localizzato sui Colli Euganei e utilizzando un canale in III banda.

Secondo quanto previsto dall'accordo sopra menzionato, che prevede, tra l'altro, l'uso in esclusiva per il servizio regionale, da parte della concessionaria pubblica, di una frequenza UHF- banda IV e V – si ritiene che possano essere utilizzati accorgimenti tecnici che dovrebbero garantire l'utenza.

Si segnala inoltre, che per effetto dello switch off, avvenuto negli ultimi mesi sia in Veneto che in Friuli Venezia Giulia, nonché da verifiche effettuate sul territorio, tali regioni risultano servite dal segnale del Multiplex 1. Come sopra ricordato tale segnale veicola Rai 1, Rai 2, Rai 3, con i contenuti regionali, e Rai News.

Resta il fatto che, a quanto dichiarato dagli onorevoli Interroganti, persistono problemi di ricezione, di cui questa Amministrazione è consapevole, nonostante le misure di cui sopra e le analisi compiute.

Dopo quello già convocato lo scorso gennaio, che non ha dato i risultati attesi, è stato convocato un altro Tavolo tra il Ministero dello Sviluppo Economico e la RAI.

Sono, infatti, al vaglio soluzioni tecniche da parte della RAI al fine di additare ad una soluzione celere e definitiva delle problematiche rappresentate.

ALLEGATO 6

5-04055 Codurelli: Grave situazione in cui versa la società Rail International Italia di Costa Masnaga (LC) a seguito della sospensione di commesse industriali da parte di Trenitalia

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Come richiesto dall'On. Interrogante, è opportuno analizzare lo stato delle commesse in atto con Trenitalia della Rail Service International (RSI).

Per quanto riguarda la commessa per la trasformazione di 56 carrozze letto da T2S a T3S, si fa presente che, a seguito di apposita gara, nell'ottobre 2005, è stato assegnato alla società Rail Service International (RSI) un contratto per la ristrutturazione e manutenzione ciclica di 56 carrozze letto del tipo T2S, con trasformazione in configurazione T3S.

Dopo l'invio per le necessarie lavorazioni di un primo gruppo di carrozze, agli inizi del 2007, in conseguenza delle difficoltà finanziarie manifestate dalla Soc. RSI, il progetto è stato sospeso da Trenitalia.

Nel marzo 2007, la Soc. RSI è stata ammessa alla procedura di Concordato Preventivo, nell'ambito della quale i complessi aziendali della predetta Società, nel dicembre 2008, sono stati acquisiti dalla nuova Società Rail Service International Italia che, pertanto, è subentrata nel contratto in essere con Trenitalia.

Successivamente, sulla base degli orientamenti espressi dal mercato, è emersa l'esigenza di verificare la possibilità di sviluppare una diversa configurazione delle carrozze letto, analoga a quella delle carrozze di tipo standard (MU33) e, in tal senso, è stata formulata alla Società Rail Service International Italia la nuova proposta, per la presentazione della relativa offerta da parte di quest'ultima.

I valori economici contenuti nella nuova offerta della Soc. Rail Service International Italia sono risultati, però, incompatibili con un'adeguata remunerazione dell'investimento e, pertanto, non convenienti per Trenitalia.

Alla luce di quanto sopra, non essendoci le condizioni per la sostenibilità economica del progetto, l'investimento è stato definitivamente interrotto attraverso l'esercizio del recesso contrattuale.

In riferimento alla commessa per la manutenzione ciclica e riqualificazione di 136 carrozze letto MU, la stessa è stata contrattualizzata con un Raggruppamento Temporaneo di Imprese – capeggiato dal Consorzio Corifer – del quale fa parte RSI.

Le lavorazioni, che sono state eseguite per la quasi totalità presso i siti RSI di Roma e Costamasnaga e hanno avuto inizio nel 2006, si sono sviluppate nel corso degli anni sino al luglio 2010; da luglio scorso, infatti, queste si sono interrotte, a seguito di difficoltà finanziarie dell'Impresa affidataria.

Al momento della sospensione della produzione, lo stato di avanzamento della commessa era il seguente:

103 vetture riconsegnate;

25 vetture in lavorazione presso gli stabilimenti RSI, con uno stato di avanzamento pari a circa il 41 per cento del totale;

8 vetture ancora da inviare in lavorazione per completare la commessa.

Nell'ambito di questa commessa, era prevista anche la realizzazione di 76 telai di carrelli da montare sulle vetture in lavorazione; di questi, a luglio 2010 – momento del blocco delle attività – risultavano montati e consegnati 32 telai, unitamente alle relative vetture sottoposte alle lavorazioni.

Alla fine di gennaio 2011, il Consorzio CORIFER ha comunicato l'intenzione di riprendere le lavorazioni presso i due siti di RSI, evidenziando, però, l'esigenza di riprogrammare le date di riconsegna delle carrozze in lavorazione e di rivedere le modalità di pagamento dei telai di carrello prodotti. Tale proposta è attualmente in corso di valutazione da parte di Trenitalia.

Infine, la commessa per la manutenzione corrente di Vetture Letto.

La riduzione dell'offerta Notte, conseguente ad una forte contrazione della domanda, ha determinato l'esigenza di ridurre il volume di ore di manutenzione corrente effettuata sulle Vetture Letto da parte di RSI, alla quale, però, in forza di uno specifico accordo, sono state assegnate, per il 2011, 27.000 ore di produzione aggiuntiva, a compensazione del minor numero di ore di manutenzione sulle Vetture Letto.

Per quanto riguarda la sospensione, da parte di Trenitalia di alcuni pagamenti per lavorazioni già effettuate, va sottolineato che la stessa è stata determinata dalla mancata presentazione, da parte di RSI,

dei documenti di quietanza dei DURC – Documento Unico di Regolarità Contributiva – della Società, attestanti il regolare versamento dei contributi dei dipendenti. Trenitalia fa sapere che provvederà al pagamento non appena avvenuta la regolarizzazione dei DURC.

Va, infine, sottolineato che, recentemente, ha avuto luogo un incontro tra i Vertici di Trenitalia e quelli di RSI, nell'ambito del quale sono stati forniti a quest'ultima tutti gli opportuni chiarimenti sulla situazione.

Per i provvedimenti di CIGS e, comunque, di sostegno al reddito, il Ministero del Lavoro riferisce che in data 12/11/2010 la Rail Service International S.p.a., con sede legale ed unità produttiva in Costa Masnaga (LC), ha presentato istanza finalizzata alla concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale, per la causale di crisi aziendale, per il periodo dal 01/11/2010 al 31/10/2011. La medesima istanza è attualmente in fase istruttoria.

Per quanto riguarda il Governo, a livello locale si sono tenuti dei Tavoli ai quali ha partecipato il Viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, On. Roberto Castelli.

Il Ministero dello Sviluppo economico è, da parte sua, disponibile, previo accordo con il Ministero succitato, a convocare, eventualmente, un Tavolo tecnico.

ALLEGATO 7

**Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/110/CE che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie
(atto n. 309)**

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/110/CE che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (atto n. 309),

premesso che:

la direttiva 2008/110/CE si prefigge l'ulteriore sviluppo e il miglioramento della sicurezza delle ferrovie comunitarie, alla luce della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 1999 (COTIF) entrata in vigore il 1° luglio 2006, secondo cui i detentori dei carri merci non sono più soggetti all'obbligo di immatricolare i carri presso un'impresa ferroviaria e responsabili della manutenzione sono gli stessi detentori;

lo schema di decreto legislativo in oggetto, ai fini del recepimento della citata direttiva introduce modifiche e integrazioni al decreto legislativo n. 162 del 2007, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;

rilevato che il citato schema di decreto legislativo:

all'articolo 2, comma 6, che introduce l'articolo 9-bis del decreto legislativo n. 162 del 2007, nel disciplinare l'attuazione delle misure alternative che può adottare l'Autorità nazionale per la sicurezza delle ferrovie, ai fini dell'adempimento

dell'obbligo di identificazione del soggetto responsabile della manutenzione e della certificazione, sembra impropriamente circoscrivere tale disciplina attuativa alle sole fattispecie indicate alla lettera c) del comma 7, (ad esempio le attrezzature militari), e non anche a quelle previste alle precedenti lettere a) e b), ossia i veicoli registrati in paesi non appartenenti alla Comunità europea e i veicoli storici;

al medesimo articolo 2, comma 6, la lettera b) dell'articolo 9-bis del decreto legislativo n. 162 del 2007 si riferisce ai veicoli storici richiamando impropriamente la lettera s), anziché la lettera r-bis) dell'articolo 6, comma 2, del decreto legislativo n. 162 del 2007, come introdotta dall'articolo 2, comma 3, lettera e), dello schema di decreto legislativo in oggetto;

all'articolo 3, che disciplina il sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione di carri merci da adottarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nelle more dell'entrata in vigore dell'apposito regolamento della Commissione europea, potrebbero essere opportunamente distinte le disposizioni introdotte a regime da quelle di carattere transitorio;

vista la valutazione favorevole espressa, in data 2 febbraio 2011, dalla V Commissione in merito alle conseguenze di carattere finanziario dello schema di decreto legislativo in oggetto,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

all'articolo 2, comma 6, ai fini della individuazione dei veicoli storici di cui all'articolo 9-*bis*, comma 7, lettera *c*), si faccia rinvio, anziché alla lettera *s*), alla lettera *r-bis*) dell'articolo 6, comma 2, del decreto legislativo n. 162 del 2007, come introdotta dall'articolo 2, comma 3, lettera *e*), dello schema di decreto legislativo in oggetto;

all'articolo 2, comma 6, la disposizione di cui al terzo periodo dell'articolo 9-*bis*, comma 7, lettera *c*), sia trasferita in un apposito comma, in modo che la disciplina attuativa delle misure alternative in essa contenuta sia riferibile a tutte le fattispecie previste alle lettere *a*), *b*) e *c*) del medesimo comma;

e con la seguente osservazione:

all'articolo 3 si valuti l'opportunità di distinguere le disposizioni transitorie, ossia quelle che rimarranno in vigore fino all'entrata in vigore del regolamento della Commissione europea che disciplinerà il sistema di certificazione comunitario, da quelle permanenti, includendo, tra le prime, le disposizioni concernenti i requisiti degli Organismi di certificazione e dei soggetti responsabili della manutenzione (ECM), le modalità di certificazione degli ECM da parte degli Organismi stessi, le modalità di rilascio e rinnovo del relativo certificato, la validità dello stesso nonché i compiti degli ECM e, tra le seconde, quelle inerenti alle modalità di riconoscimento degli Organismi di certificazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alla determinazione delle tariffe a carico dei predetti Organismi per le attività di riconoscimento, rinnovo e vigilanza svolte dal citato Ministero.