

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 1/2012: Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività. C. 5025 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni VI e X) (Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione)	58
ALLEGATO (Parere approvato dalla Commissione)	62

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 15 marzo 2012. — Presidenza del vicepresidente Silvia VELO.

La seduta comincia alle 14.05.

DL 1/2012: Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività. C. 5025 Governo, approvato dal Senato.
(Parere alle Commissioni VI e X).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 13 marzo 2012.

Mario LOVELLI (PD), *relatore*, nel ringraziare i deputati intervenuti nel corso della discussione e il Governo, sia per i chiarimenti forniti nella scorsa seduta, sia per aver avviato con il presente provvedimento un percorso che già fornisce importanti risposte a molteplici questioni che la IX Commissione aveva sollecitato fin dall'inizio della legislatura, formula una proposta di parere favorevole con osservazione (*vedi allegato*). Infine, considerata

l'imminente scadenza del termine per la conversione in legge del decreto-legge in esame, sottolinea come difficilmente potranno essere apportate modifiche al testo del decreto stesso nel prosieguo dell'iter legislativo. Ciò stante, ritiene opportuno presentare in Assemblea ordini del giorno per chiarire puntualmente il significato delle disposizioni più controverse, onde evitare, in futuro, eventuali problemi interpretativi.

Antonio MEREU (UdCpTP), nel preannunciare, anche a nome del proprio gruppo, il voto favorevole sulla proposta di parere del relatore, evidenzia come il relatore abbia messo bene in risalto l'attività svolta dalla Commissione fin dall'inizio della legislatura, che purtroppo fino ad oggi, per ragioni non imputabili alla Commissione stessa, non si era concretizzata in atti legislativi. Per quanto riguarda il contenuto del provvedimento, sottolinea positivamente le disposizioni che limitano la possibilità per i comuni di costituire società *in house* – abbassando, tra l'altro, da 900 mila a 200 mila euro il valore dei servizi al di sopra del quale non è possibile effettuare affidamenti alle predette società – posto che queste ultime, pur essendo state costituite con le migliori

intenzioni, non hanno di fatto consentito di fornire servizi efficienti a prezzi più contenuti. Esprime quindi apprezzamento per il fatto che siano stati fissati termini chiari per la conclusione degli affidamenti in corso, prevedendo, comunque, specifiche misure a salvaguardia del relativo personale. Nel rilevare che alcune disposizioni del provvedimento non appaiano altrettanto convincenti, quali ad esempio quelle concernenti le polizze di assicurazione, ritiene necessario che la Commissione, nel prossimo futuro, si impegni per migliorarne il contenuto. Tutto ciò considerato, ribadisce il proprio voto favorevole sulla proposta di parere del relatore.

Daniele TOTO (FLpTP), nell'esprimere apprezzamento per la proposta di parere del relatore, sottolinea come in essa siano state evidenziate le criticità emerse nel corso dell'esame del provvedimento nonché il lavoro svolto dalla Commissione riguardo a temi di prioritaria importanza, quali la liberalizzazione del trasporto ferroviario e la separazione dell'infrastruttura dal servizio di trasporto ferroviario. Nel manifestare quindi soddisfazione per l'ottimo lavoro svolto dalla Commissione, adeguatamente valorizzato dal relatore, preannuncia, anche a nome del proprio gruppo, il voto favorevole sulla proposta di parere del relatore.

Marco DESIDERATI (LNP) ringrazia il relatore per lo sforzo compiuto nell'elaborazione della proposta di parere che appare coerente con quanto espresso dal relatore stesso nel corso della discussione. Ciononostante, manifesta le proprie perplessità, come già evidenziato nella precedente seduta, riguardo al tema del trattamento dei lavoratori impiegati nel comparto del trasporto, che il provvedimento affronta con il solo obiettivo di incentivare la concorrenza tra le imprese, trascurando gli effetti che potrebbero derivarne sui lavoratori stessi. In particolare, ritiene criticabile il fatto che il provvedimento faccia riferimento alla dimensione nazionale esclusivamente in relazione alle organizzazioni sindacali maggiormente rap-

presentative, anziché con riguardo alla contrattazione collettiva. In questo modo, infatti, a suo avviso, si rischia di mettere in crisi la posizione dell'*incumbent*, creando anziché maggiore concorrenza nuove posizioni di forza a vantaggio dei nuovi operatori. Si tratta di una questione che ritiene difficilmente risolvibile nel senso prospettato dal relatore, ossia con la presentazione di ordini del giorno in Assemblea, dal momento che, a suo avviso, è necessario modificare il testo del provvedimento per evitare che si manifestino forme di concorrenza basate non già sul miglioramento della qualità dei servizi, ma sul trattamento del personale, con conseguente abbassamento dei livelli salariali e un incremento dei licenziamenti da parte dell'*incumbent*. Inoltre, ritiene che il rinvio alla contrattazione collettiva aziendale, prospettato dal Governo ed evidenziato dal relatore nella sua proposta di parere, introduca un'ulteriore distorsione nel mercato, dal momento che si creeranno posizioni di vantaggio esclusivamente per quelle imprese che, in ragione della loro dimensione, hanno maggiore potere contrattuale. Infine, nel sottolineare come anche in merito ad altri aspetti il provvedimento appaia assai carente, richiama la disciplina concernente la concorrenza nel settore delle assicurazioni che, a suo avviso, difficilmente può essere affrontata, come previsto dal provvedimento in esame, con la mera presentazione alla clientela di contratti di assicurazione formulati da tre compagnie concorrenti, ma richiederebbe misure ben più incisive, quali ad esempio l'introduzione della deducibilità dei premi concernenti l'assicurazione degli edifici contro i rischi legati al verificarsi di calamità naturali. Tutto ciò considerato, preannuncia, anche a nome del proprio gruppo, il voto contrario sulla proposta di parere del relatore.

Carlo MONAI (IdV), pur condividendo molte premesse della proposta di parere del relatore, si dichiara tuttavia d'accordo con le osservazioni formulate dal deputato Desiderati. In particolare, riguardo al tema della concorrenza nel settore del trasporto

ferroviario, sottolinea come nel corso del tempo si sia assistito ad una politica « a pendolo » in cui, in un primo momento, si è tollerato un atteggiamento dell'*incumbent* di chiusura verso la concorrenza e, in un secondo momento, si è assistito ad un atteggiamento opposto, che tende cioè ad imporre a Trenitalia il mantenimento di un elevato livello di tutele per i suoi lavoratori e a lasciare alla concorrenza « mani libere » nel trattamento del personale, senza tener conto dei possibili effetti distorsivi che ne potrebbero derivare, quali, ad esempio, la possibilità da parte di Trenitalia di scorporare artificiosamente rami aziendali, al fine di sottrarsi ai maggiori vincoli contrattuali a cui è sottoposta, ovvero l'adozione da parte della stessa Trenitalia di una politica di maggiori licenziamenti, al fine di ridurre il costo del personale.

Michele Pompeo META (PD) sottolinea, preliminarmente, come risulti assai difficile elaborare un parere riferito ad un provvedimento legislativo così complesso come quello in esame, caratterizzato da luci ed ombre. Ciò posto, ritiene comunque che la Commissione dovrebbe manifestare la propria soddisfazione riguardo al provvedimento in oggetto che recepisce in larga parte il lavoro svolto dalla Commissione stessa fin dall'inizio della legislatura, come dimostra, ad esempio, l'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, che rappresenta uno degli aspetti più qualificanti del decreto-legge in esame. Per quanto riguarda il contratto di lavoro del settore dei trasporti, a suo avviso, non si può sottacere che la giungla contrattuale che ha caratterizzato il settore negli ultimi anni — come nel caso del contratto degli autoferrotranvieri, diversificato a seconda della città di riferimento — non sia più riproducibile in un mercato aperto alla concorrenza internazionale. Ritiene quindi che il tema in esame non possa lasciare spazio alla demagogia, ma richieda un forte impegno della Commissione per trasformare l'auspicio contenuto nella proposta di parere del relatore in una sollecitazione alle parti sociali per giungere, in

tempi brevi, alla conclusione di un contratto di lavoro unico per il settore della mobilità che cambi i modelli contrattuali di riferimento, per renderli adeguati al nuovo contesto di mercato. Preannuncia, quindi, anche a nome del proprio gruppo, il voto favorevole sulla proposta di parere del relatore.

Giacomo TERRANOVA (Misto-G.Sud-PPA), pur prendendo atto dello sforzo compiuto dal relatore nella formulazione della sua proposta di parere e del lavoro svolto dalla Commissione, preannuncia il proprio voto contrario sulla medesima proposta di parere. In particolare, ritiene criticabile la disciplina concernente l'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, con particolare riguardo alla materia dei diritti aeroportuali. Giudica incomprensibile, infatti, l'attribuzione, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anziché all'ENAC, come invece era previsto nella versione originaria del decreto-legge, delle funzioni di vigilanza in materia di diritti aeroportuali nella fase transitoria, ossia quella che precede la piena operatività dell'Autorità di regolazione. Inoltre, riguardo al tema della mancanza di regole omogenee nel trattamento del personale appartenente al medesimo settore, ritiene emblematica la situazione che si è verificata nel settore aeroportuale, laddove in mancanza di regole comuni, l'operatore Ryanair sta conquistando in Italia quote di mercato sempre maggiori, proprio grazie al minor costo del proprio personale rispetto a quello delle imprese concorrenti. Tutto ciò considerato, quindi, ribadisce il proprio voto contrario sulla proposta di parere del relatore.

Piero TESTONI (PdL) ringrazia il relatore per il lavoro di sintesi svolto attraverso la sua proposta di parere su temi la cui delicatezza e complessità emerge proprio dal tenore della discussione che si è testé svolta. Sottolinea con soddisfazione il fatto che tutti gli intervenuti abbiano sottolineato positivamente, a prescindere dai propri orientamenti di voto, alcune tematiche di fondo sulle quali la Commissione

si è impegnata sin dall'inizio della legislatura e che il Governo ha sostanzialmente recepito con il presente provvedimento, quale ad esempio l'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, la prospettiva di una separazione della rete ferroviaria dal servizio di trasporto e l'introduzione di regole di maggiore competizione nel trasporto ferroviario. Infine, nel sottolineare come la questione della contrattazione collettiva non possa trasformarsi in un terreno di scontro ideologico, preannuncia, anche a nome del proprio gruppo, il voto favorevole sulla proposta di parere del relatore.

Mario LOVELLI (PD), *relatore*, alla luce della discussione testé svoltasi, ritiene che si possa affermare che il provvedimento in oggetto presenta sicuramente significativi aspetti positivi che devono essere adeguatamente valorizzati, anche perché rispondenti ad orientamenti da lungo tempo assunti dalla IX Commissione. Ritiene, peraltro, che i punti di criticità che sono stati evidenziati nella sua proposta di parere – considerata la sostanziale impossibilità di poter realizzare un'attività emendativa prima della scadenza del decreto-legge in oggetto – possano essere superati attraverso la presentazione di

ordini del giorno che, ove accolti dal Governo o approvati dall'Assemblea, potranno fungere da importante parametro di riferimento nell'interpretazione delle disposizioni soprattutto in vista dell'attività che sarà chiamata a svolgere l'Autorità di regolazione dei trasporti. Infine, riguardo al tema dei contratti di lavoro nel settore del trasporto, invita a non fare facili speculazioni, dal momento che, ad esempio, la grave situazione degli 800 lavoratori dei treni notte deriva da precise scelte di gestione assunte da Trenitalia, in mancanza di un'Autorità di regolazione che potesse intervenire efficacemente. Grazie al provvedimento in esame, invece, l'Autorità di regolazione sarà operativa in tempi brevi e potrà intervenire per risolvere le criticità del settore. Il vero problema, a suo avviso, è semmai quello di averne per troppo tempo ritardata l'istituzione. Tutto ciò considerato, quindi, raccomanda l'approvazione della sua proposta di parere.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 15.

ALLEGATO

DL 1/2012: Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività (C. 5025 Governo, approvato dal Senato).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 1 del 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività (C. 5025 Governo, approvato dal Senato),

premesso che il presente provvedimento reca norme di competenza della IX Commissione agli articoli 1, 25, 31, 32, 34, 34-bis, 36, 37, 38, 53, 59-bis, 59-ter, 60, 60-bis, 61, 61-bis, nonché agli articoli da 71 a 82 e agli articoli 84 e 86;

considerato che alcune delle richiamate norme intervengono su materie complesse che sono state oggetto di approfondimenti da parte della IX Commissione fin dall'inizio della legislatura;

rilevato che, in questo quadro, assumono particolare rilievo i seguenti articoli:

l'articolo 25, comma 1, che interviene su alcuni profili della nuova disciplina generale dei servizi pubblici locali di cui al decreto-legge n. 138 del 2011, con l'obiettivo di limitare ulteriormente la possibilità di ricorrere alle gestioni dirette, incentivando le gestioni concorrenziali nei diversi segmenti del comparto, disponendo altresì l'estensione della normativa sui servizi pubblici locali anche al trasporto ferroviario regionale;

l'articolo 36, che istituisce, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge n. 481 del 1995, l'Autorità di regolazione dei trasporti, attribuendo ad essa competenze nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, ivi comprese quelle concernenti la vigilanza in materia di diritti aeroportuali, che saranno esercitate a decorrere dalla data di adozione dei regolamenti relativi all'organizzazione interna, al funzionamento ed alla pianta organica del personale di ruolo della medesima Autorità;

l'articolo 37, comma 1, che, tra l'altro, reca disposizioni in materia di separazione fra impresa che gestisce l'infrastruttura ferroviaria ed impresa che fornisce il servizio ferroviario, prevedendo che l'Autorità di regolazione dei trasporti, dopo un congruo periodo di osservazione delle dinamiche dei processi di liberalizzazione, analizzi l'efficienza dei diversi gradi di separazione tra l'impresa che gestisce l'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, anche in relazione alle esperienze degli altri Stati membri dell'Unione europea, e predisponga, entro e non oltre il 30 giugno 2013, una relazione al Governo e al Parlamento;

l'articolo 71 che, nello stabilire che la nuova disciplina introdotta dal presente provvedimento in materia di diritti aeroportuali, in attuazione della direttiva 2009/12/CE, si applica agli aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale, istituisce l'Autorità nazionale di vigilanza, ai fini

dello svolgimento dei compiti di regolazione economica e di vigilanza in relazione all'applicazione dei principi per la determinazione della misura dei medesimi diritti aeroportuali;

l'articolo 73, comma 1, che, in attesa della costituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 36, stabilisce che le funzioni di Autorità di vigilanza in materia di diritti aeroportuali siano svolte previo atto di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

rilevato altresì che i citati interventi normativi erano stati sollecitati dalla IX Commissione, sia in sede di espressione del proprio parere su recenti provvedimenti legislativi di iniziativa governativa, sia all'atto dell'approvazione del documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario di passeggeri e merci, avvenuta il 24 gennaio scorso;

evidenziato, per altro, che il provvedimento in oggetto presenta ancora alcune criticità, in merito alle quali il Governo ha chiarito che:

l'articolo 36, comma 3, è finalizzato a precisare ulteriormente, rispetto a quanto già previsto dalla legislazione vigente, le competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti, da un lato, e quelle dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, dall'altro, in modo da evitare interferenze nel funzionamento dei due organismi, ferma restando, per altro, la possibilità di introdurre, ove lo si ritenesse opportuno, ulteriori specificazioni nello statuto dell'Agenzia che risulta ancora in corso di predisposizione;

il termine del 30 giugno 2013 di cui all'articolo 37, comma 1, previsto per la presentazione al Governo e al Parlamento di una relazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti che analizza l'efficienza dei diversi gradi di separazione tra l'impresa che gestisce l'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, può considerarsi congruo, dal momento che la medesima Autorità sarà operativa dal

giugno 2012 e che per svolgere un'attività di valutazione così complessa, come quella richiesta, non può prevedersi un termine inferiore all'anno;

l'applicazione della disposizione di cui all'articolo 53, comma 1, concernente le prescrizioni da rispettare ai fini della progettazione delle linee ferroviarie ad alta velocità ed alta capacità, in via di fatto, non dovrebbe comportare problemi, ferma restando comunque la disponibilità del Governo, nel corso dell'esame del provvedimento in Assemblea, ad accogliere un eventuale ordine del giorno di carattere interpretativo per chiarire ulteriormente la portata della disposizione;

l'articolo 37, comma 2, va interpretato nel senso di rinviare alla contrattazione collettiva aziendale la definizione della disciplina applicabile ai lavoratori del trasporto ferroviario, intendendosi il « livello nazionale » riferito non già alla contrattazione, ma alle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative;

rilevato, in merito a quest'ultimo aspetto, che:

andrebbe valutata l'opportunità di introdurre al citato articolo 37, comma 2, un espresso rinvio alla contrattazione collettiva aziendale, in modo da escludere dubbi interpretativi al riguardo, salvaguardando la posizione dei lavoratori dipendenti del settore ed escludendo, al tempo stesso, fenomeni di appiattimento di tutti i contratti di lavoro su quello facente capo al gruppo Ferrovie dello Stato, fermo restando l'auspicio che le organizzazioni sindacali possano pervenire, nel prossimo futuro, alla definizione a livello nazionale di una disciplina quadro applicabile all'intero comparto della mobilità;

le condizioni di lavoro del citato personale appaiono comunque salvaguardate dall'espresso richiamo delle prescrizioni in materia di sicurezza applicabili al personale stesso nonché di salute, sicurezza e diritti dei lavoratori di cui, rispettivamente, alle lettere b) e c) del testo vigente dell'articolo 36, comma 1, del de-

creto legislativo n. 188 del 2003, e dalla lettera *b-bis*) del medesimo comma 1 del citato articolo 36, come modificata nel corso dell'esame al Senato, che fa riferimento, in senso ampio, alla « regolazione dei trattamenti di lavoro del personale » definiti dalla contrattazione collettiva svolta dalle organizzazioni sindacali più rappresentative a livello nazionale,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

valutino le Commissioni di merito l'opportunità, all'articolo 37, comma 2, lettera *b*), alinea *b-bis*), di aggiungere dopo le parole: « definiti dalla contrattazione collettiva » la seguente: « aziendale ».