

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Variazione nella composizione della Commissione	190
Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci (<i>Deliberazione</i>)	190
ALLEGATO (<i>Programma</i>)	197

SEDE REFERENTE:

Disciplina del servizio di noleggio di autoveicoli con conducente. C. 1971 Bosi e abb. (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	191
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>)	193

SEDE CONSULTIVA:

Schema di Decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013. Doc. LVII, n. 3. (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	194
--	-----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	196
---	-----

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 5 ottobre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 14.45.

Variazione nella composizione della Commissione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il deputato Enzo Carra, appartenente al gruppo Unione di Centro, ha cessato di far parte della Commissione.

Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci.

(*Deliberazione*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che è pervenuta l'intesa del Presidente della Camera sul programma dell'indagine

conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci deliberato dall'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella riunione del 15 settembre 2010.

Propone pertanto di deliberare, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, lo svolgimento dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, nei tempi e con le modalità definite nel programma già approvato dall'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi.

La Commissione delibera lo svolgimento di un'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci nei tempi e nella modalità definite nel relativo programma (*vedi allegato*).

La seduta termina alle 14.50.

SEDE REFERENTE

Martedì 5 ottobre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 14.50.

Disciplina del servizio di noleggio di autoveicoli con conducente.

C. 1971 Bosi e abb.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 30 settembre 2010.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che nella seduta del 30 settembre, dopo lo svolgimento della relazione introduttiva, il deputato Lovelli ha sollecitato il Governo a dar conto della propria posizione del Governo sulla materia.

Francesco BOSI (UdC) avverte di aver presentato la proposta di legge in esame, di cui è primo firmatario, in ragione di alcune problematiche molto avvertite in diverse località del Paese, in cui si registrano carenze nel servizio di linea pubblica e dove il servizio taxi non è presente ovvero ha un costo molto elevato. Giudica pertanto l'attività di noleggio con conducente particolarmente rilevante in particolare in alcune aree del territorio. Ricorda che l'attuale normativa crea ostacoli molto gravi per l'esercizio di questa attività e ritiene quindi opportuno che la materia venga definita compiutamente al fine di prevedere un quadro normativo coerente e soddisfacente. Giudica assai utile che vengano svolte delle audizioni delle categorie interessate, al fine di acquisire elementi informativi che possano indirizzare la Commissione nella definizione del nuovo quadro giuridico.

Carlo MONAI (IdV) sottolinea la confusione che si è ingenerata a livello normativo in conseguenza all'avvicinarsi di proroghe relative all'entrata in vigore della nuova disciplina del servizio di noleggio auto con conducente. Evidenzia inoltre che si sono manifestati elementi di tensione all'interno della stessa maggioranza, dato che le stesse misure, adottate attraverso lo strumento del decreto-legge, sono state causa di contrasti nell'ambito dei gruppi di maggioranza. Ritiene il servizio di noleggio con conducente non sostitutivo, ma complementare rispetto al servizio di trasporto pubblico e al servizio taxi, ma giudica che in alcune realtà locali esso costituisca un servizio essenziale, soprattutto laddove non sia presente un servizio di taxi. Giudica opportuno che venga prevista, all'interno del nuovo quadro normativo, la possibilità di una maggiore articolazione del servizio di noleggio con conducente, tale da sopperire in alcune circostanze all'assenza del servizio di trasporto pubblico locale. In particolare ritiene che possa essere utile prevedere un servizio di noleggio con conducente in orari serali e notturni, consentendo al cliente, su itinerari precostituiti, di potersi servire di questo servizio senza effettuare una prenotazione. Giudica opportuna questa iniziativa soprattutto nel caso di giovani che si vogliano recarsi in discoteca in orari notturni e sottolinea quindi la necessità di prevedere in determinate circostanze forme di chiamata plurima. Auspica che tale proposta possa essere condivisa dalla maggioranza e preannuncia la formulazione di una proposta emendativa al riguardo.

Il sottosegretario di Stato Bartolomeo GIACHINO ricorda che nel decreto-legge 40 del 2010 e nel decreto-legge 78 del 2010 è stato previsto un periodo di tempo tale da permettere al Governo di predisporre un complesso di misure concordate con le categorie coinvolte, relativamente alla materia oggetto delle proposte di legge in esame, fissando a tal fine il termine ultimo del 31 dicembre 2010. Fa presente al riguardo che il Governo, a seguito dei

lavori del tavolo tecnico protrattosi per più di un anno, sta elaborando una proposta emendativa alla vigente disciplina del servizio di noleggio con conducente, e, in particolare, alle disposizioni dell'articolo 29, comma 1-*quater* del decreto-legge n. 207 del 2008, condivisa dai rappresentanti degli enti locali, oltre che dalle principali organizzazioni di categoria, e si riserva, entro il termine previsto, di presentare tale proposta o di adottare un decreto, come stabilito dal decreto-legge n. 40 del 2010. Ritiene che questa proposta possa essere altresì discussa nell'ambito dei lavori della Commissione sulle proposte di legge in esame, rilevando che tali proposte recano interessanti spunti di riflessione. Giudica tuttavia indispensabile che il Governo prosegua gli incontri al tavolo di confronto con gli enti locali, in modo che possa emergere un indirizzo condiviso in base al quale regolamentare il settore. Per questa ragione auspica che i tempi di esame delle proposte di legge in oggetto da parte della Commissione tengano conto di questa esigenza.

Silvia VELO (PD) chiede al rappresentante del Governo chiarimenti sull'andamento dei lavori del tavolo tecnico.

Il sottosegretario di Stato Bartolomeo GIACHINO afferma che l'andamento di tali lavori è positivo e si riserva di fornire in tempi successivi alla Commissione indicazioni più puntuali.

Carlo MONAI (IdV) osserva che, in relazione a quanto appena dichiarato dal rappresentante del Governo, la Commissione corre il rischio di lavorare inutilmente. Rileva infatti che nel caso in cui il Governo presentasse una proposta nella quale venisse recepita la trattativa in corso da più di un anno, il lavoro della Commissione sarebbe di fatto privato di rilievo, dal momento che, dopo aver discusso e definito un testo, si imporrebbe la necessità di modificarlo sulla base di quanto elaborato dal Governo. Ritiene inoltre inopportuno procedere allo svolgimento delle audizioni di soggetti interessati prima

che il Governo presenti la propria proposta, anche al fine di non creare aspettative in tali soggetti che poi si dimostrerebbero non fondate.

Vincenzo GAROFALO (PdL), nel ricordare come in più occasioni, specialmente dai gruppi di opposizione, è stata rivendicata l'autonomia dell'attività del Parlamento e della Commissione, ritiene opportuno che si proceda con le audizioni degli operatori del settore, al fine di compiere un lavoro istruttorio adeguato e approfondito sul tema. Osserva in proposito come il lavoro della Commissione può esso stesso costituire un valido stimolo per indurre il Governo a definire tempestivamente una proposta idonea a superare le indubbie criticità che la disciplina vigente manifesta.

Michele Pompeo META (PD) comprende le difficoltà in cui versa attualmente il Governo nel regolamentare una materia che giudica assai delicata. Ricorda il recente tentativo fatto dal Governo di giungere ad una mediazione attraverso un tavolo di confronto che avrebbe dovuto concludere i propri lavori già da molto tempo. In ogni caso, di fronte all'incapacità del Governo di pervenire ad una sintesi delle istanze provenienti dalle diverse categorie interessate, ritiene che sia il Parlamento a dover affrontare la materia, anche avvalendosi dei suggerimenti dei soggetti interessati, da acquisire attraverso le audizioni già individuate. Osserva che il Governo si è occupato in passato del tema in esame in modo discontinuo e ritiene che la Commissione possa pervenire alla predisposizione di un quadro normativo coerente e soddisfacente.

Francesco BOSI (UdC), al file di contemperare le esigenze del Governo di portare avanti la propria consultazione e predisporre eventuali proposte e quelle del Parlamento di proseguire nell'esame delle proposte di legge, invita il rappresentante del Governo a indicare un termine per la conclusione dei lavori del tavolo tecnico, in modo che la Commissione possa tenerne

conto nel prosieguo della propria attività sul tema. Ritiene che sia estremamente difficile individuare soluzioni normative che diano soddisfazione alle istanze di tutti i soggetti interessati e giudica la propria proposta di legge una mediazione coerente e accettabile.

Marco DESIDERATI (LNP) ritiene indifferibile l'esame delle proposte di legge in oggetto. Segnala come le disposizioni adottate nell'ambito del decreto-legge n. 207 del 2008, come modificato dalla legge di conversione n. 14 del 2009, creino, per le imprese che svolgono il servizio di noleggio con conducente, difficoltà pressoché insuperabili, quasi dettate da una volontà punitiva nei confronti di tale categoria, per cui diventa necessaria un'attività legislativa del Parlamento che corregga le previsioni di adempimenti irragionevoli ed eccessivi, pervenendo ad una definizione equilibrata della materia. Osserva infine come la proposta del collega Monai sia rivolta ad articolare la disciplina in modo tale che si possa venire incontro in modo più completo alle esigenze dell'utenza giovanile.

Il sottosegretario di Stato Bartolomeo GIACHINO, pur ricordando che la materia oggetto della proposta di legge non rientra nelle deleghe a lui conferite e pur esprimendo il proprio apprezzamento nei confronti delle proposte in esame e del dibattito svolto dai membri della Commissione, osserva come, rispetto alla materia in esame, sussistano differenti sensibilità anche all'interno dei medesimi gruppi politici. Sottolinea al riguardo l'analogia con le problematiche relative all'autotrasporto. Ricorda di avere in gestito in prima persona tale questione e sottolinea come, proprio in base a quell'esperienza, abbia potuto rilevare che anche all'interno del medesimo gruppo parlamentare emergono sul medesimo tema valutazioni e priorità del tutto diverse. Ritiene quindi difficile immaginare che il legislatore riesca ad individuare una soluzione legislativa condivisa, dal momento che la stessa trattativa tra le parti che sta conducendo il Governo

presenta elementi di notevole difficoltà. Ribadisce in ogni caso la volontà del Governo di procedere rapidamente alla revisione della normativa sul settore. Sotto questo profilo ritiene che il confronto condotto dal Governo possa, anche sotto il profilo dei tempi, conciliarsi con i lavori programmati dalla Commissione. Osserva infatti che gli incontri del tavolo tecnico potranno proseguire contestualmente allo svolgimento da parte della Commissione delle audizioni dei rappresentanti di regioni ed enti locali e delle categorie interessate. Rileva, infine, che qualora dovessero emergere dal tavolo tecnico delle proposte correttive del testo in discussione in Parlamento, queste potranno essere esaminate e valutate dalla Commissione. Conferma quindi la disponibilità del Governo a collaborare con la Commissione alla definizione della nuova normativa, anche proponendo integrazioni al testo che la Commissione verrà elaborato nell'ambito dei propri lavori.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dichiara concluso l'esame preliminare delle proposte di legge. Ricorda che, come già stabilito dall'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, la Commissione svolgerà una serie di audizioni informali, nelle quali saranno sentiti i rappresentanti delle regioni e degli enti locali e i rappresentanti delle categorie interessate.

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 30 settembre 2010.

Il sottosegretario di Stato Bartolomeo GIACHINO ritiene i contenuti della proposta di legge assai interessanti e prean-

nuncia il parere favorevole del Governo sul provvedimento. Osserva tuttavia che è emersa la necessità, su alcuni aspetti, di effettuare approfondimenti di carattere tecnico e si riserva quindi di presentare alcune proposte al riguardo, chiedendo che la prosecuzione dei lavori della Commissione sulla proposta di legge sia programmata in tempi idonei a permettere la definizione di tali proposte.

Michele Pompeo META (PD) ritiene che la richiesta avanzata dal rappresentante del Governo possa essere accolta, al fine di perfezionare la formulazione del testo in esame.

Mario VALDUCCI, *presidente*, anche in considerazione dell'intervento del relatore, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.25.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 5 ottobre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 15.25.

Schema di Decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013.

Doc. LVII, n. 3.

(Parere alla V Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Marco DESIDERATI (LNP), *relatore*, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esaminare lo Schema della Decisione di finanza pubblica (DFP) per il triennio 2011-2013. Fa presente che ai sensi dell'articolo 10 della legge n. 196 del 2009 lo schema della decisione di finanza pubblica

indica gli obiettivi di politica economica e il quadro delle previsioni economiche e di finanza pubblica per il triennio successivo; reca inoltre la definizione degli obiettivi programmatici articolati per i sottosettori del conto delle amministrazioni pubbliche relativi all'amministrazione centrale, alle amministrazioni locali e agli enti di previdenza,

Ricorda che la crisi economica che ha colpito alcuni Paesi europei nella scorsa primavera ha determinato l'anticipazione a giugno della manovra di finanza pubblica 2011-2013, che è stata pertanto portata a compimento con il decreto legge n. 78 del 2010 (convertito dalla legge n. 122 del 2010). Rileva che l'azione del Governo per mettere in sicurezza i conti pubblici è stata perseguita secondo le linee enunciate nella Relazione unificata sull'economia e la finanza pubblica (RUEF), presentata il 6 maggio in Parlamento. Sottolinea quindi che il documento in esame recepisce gli effetti realizzati con il decreto legge n. 78, e ribadisce gli obiettivi definiti con la citata RUEF.

Evidenzia che questo complesso di provvedimenti permetterà di ridurre notevolmente il contenuto della legge di stabilità, che sostituisce, nel nuovo ordinamento della finanza pubblica, la legge finanziaria e che recherà essenzialmente la quantificazione degli obiettivi di finanza pubblica.

Sottolinea inoltre che il processo di riforma della politica economica europea, con la nuova versione del Patto di Stabilità, determinerà la nascita di una sessione di bilancio europea, con l'obbligo per ciascuno stato membro di presentare entro la fine del 2010 due nuovi documenti contabili: Stability Program e National Reform Program. La politica economica di ciascun Paese dovrà essere quindi ridefinita all'interno di tale nuovo contesto, e le stesse previsioni contenute nel presente documento potranno subire modifiche rilevanti.

Quanto al contenuto della DFP, ribadisce che si limita di fatto a recepire gli effetti del citato decreto-legge che ha portato a compimento la manovra di finanza

pubblica, confermando nella sostanza gli obiettivi programmatici già esposti nella RUEF per il 2010, presentata a maggio scorso.

Segnala che lo scenario di previsione per il 2010 – quale si evince nello schema di DFP – prospetta una ripresa dell'economia globale, evidenziando una crescita del PIL mondiale del 4,4 per cento, dopo la contrazione registrata nel 2009. Il quadro macroeconomico italiano per il triennio 2011-2013 esposto nella DFP riflette le prospettive di recupero dell'economia internazionale. Osserva che la DFP 2011-2013 presenta, infatti, una revisione al rialzo delle stime di crescita dell'economia italiana per l'anno in corso, dell'ordine di 0,2 punti percentuali. In particolare, fa presente che per il 2010 il PIL è stimato crescere dell'1,2 per cento rispetto al 1 per cento indicato nella RUEF di maggio scorso. Segnala che il mercato del lavoro, secondo le stime del Governo, continua invece a mostrare segni di debolezza, mentre nel 2010 l'occupazione, in termini di unità di lavoro standard (ULA), è prevista ridursi ancora dell'1,5 per cento nel 2010, per poi riprendere il suo trend di crescita e stabilizzarsi su livelli positivi già a partire dal 2011. Il tasso di disoccupazione si collocherebbe all'8,7 per cento nel 2010 e nel 2011, per poi ridursi gradualmente ed attestarsi all'8,4 per cento nel 2013.

Per quanto riguarda il quadro di finanza pubblica, rileva che il documento in esame espone il conto economico delle amministrazioni pubbliche per gli anni 2010-2013, aggiornato sulla base del nuovo quadro macroeconomico e degli effetti della manovra di finanza pubblica approvata a luglio. Le misure adottate, nel complesso, avrebbero consentito il rispetto degli obiettivi programmatici, concordati in sede europea contenuti nell'Aggiornamento del Programma di stabilità e confermati nella RUEF presentata a maggio scorso. Osserva che le nuove previsioni riportate nelle DFP indicano, dunque, un livello di indebitamento netto tendenziale in linea con quello programmatico esposto nella RUEF, con una consistente riduzione per il 2011 e soprattutto per gli anni

successivi. In particolare, l'indebitamento netto dovrebbe scendere – in percentuale sul PIL – dal 5,3 per cento del 2009 al 5 per cento nel 2010, quindi al 3,9 per cento nel 2011, al 2,7 per cento nel 2012 e, secondo la DFP, al 2,2 per cento nel 2013.

Ricorda in ultimo che è stato predisposto dal Governo, e verrà formalmente trasmesso al Parlamento nella giornata odierna, l'Allegato infrastrutture. Si riserva quindi nella seduta di domani di integrare la relazione con alcune considerazioni sui contenuti del documento, con particolare riferimento ai profili di interesse della Commissione trasporti.

Mario LOVELLI (PD) osserva che il documento all'esame della Commissione è politicamente assai debole. Fa presente che, da quanto emerge dalla relazione illustrativa, la manovra di finanza pubblica è stata anticipata nel mese di giugno e che a partire dal 2011 entreranno in vigore le nuove regole approvate in sede di Unione europea, con la nuova configurazione del Patto di stabilità e la definizione di una sessione di bilancio europea, con l'effetto di determinare l'obbligo di presentazione da parte dell'Italia di due nuovi documenti contabili nei primi mesi dell'anno. Rileva quindi che il documento in esame viene presentata per la prima ed ultima volta, sulla base di un contenuto già definito, dal momento che non è stato possibile fare altro che riprodurre gli obiettivi già fissati al momento della Relazione unificata sull'economia e la finanza pubblica (RUEF) e, successivamente, della manovra triennale di luglio. Evidenzia, quindi, che non è stato fatto dal Governo alcuno sforzo per offrire contenuti innovativi attraverso il documento di programmazione in esame. Ritiene che questa assenza di contenuti possa essere dipesa anche dal contesto politico attuale, per cui il Governo è consapevole che la propria attività si concluderà in tempi rapidi. Osserva quindi che lo schema di Decisione di finanza pubblica è stato presentato con notevole ritardo rispetto al termine di presentazione, fissato al 15 settembre, e che non è stato ancora pre-

sentato l'allegato infrastrutture, di particolare interesse rispetto alle competenze della Commissione. Osserva quindi che la possibilità di approfondimento per la Commissione risulta assai limitata, visto che la decisione di finanza pubblica dovrà essere esaminata dall'Assemblea già a partire dalla prossima settimana. Ribadisce quindi le proprie valutazioni politiche assai negative sullo schema in esame, dovute anche alla completa assenza di programmazione economica per il periodo che coinciderà con la seconda parte della legislatura.

Il sottosegretario di Stato Bartolomeo GIACHINO non condivide il pessimismo espresso dal deputato Lovelli. Osserva che non c'è alcuna intenzione da parte del Governo di prefigurare elezioni anticipate. Esprime la propria fiducia e stima per il Ministro Tremonti, che ha dimostrato qualità eccellenti, e ritiene che le risposte da lui rese ai rappresentanti dell'opposizione durante l'audizione svoltasi in data odierna di fronte alle Commissioni Bilancio della Camera e del Senato dimostrino la volontà di proseguire l'azione di governo secondo linee ben chiare. Osserva che la riforma delle regole e delle procedure di bilancio è stata definita in sede di Unione europea con il contributo determinante dell'Italia, che è riuscita a rendere rilevanti elementi per effetto dei quali la posizione del Paese si presenta migliore. Ciò permetterà una valutazione più favorevole dei conti pubblici italiani e faciliterà l'individuazione delle risorse che potranno essere destinate a interventi importanti per favorire una rapida ripresa economica. Osserva, infine, che durante l'audizione del Ministro dell'economia e delle finanze non è emersa alcuna linea alternativa a quella prospettata dal Go-

verno, che, a suo giudizio, ha perseguito in modo efficace gli interessi del Paese.

Carlo MONAI (IdV) osserva che lo schema di decisione oggi all'esame della Commissione ha un contenuto programmatico assai scarso, anche in ragione della prossima entrata in vigore delle nuove regole europee. Ritiene che la disamina del debito e delle poste di finanza pubblica sia priva di contenuti effettivi, ricordando come la manovra di finanza pubblica approvata la scorsa estate ha decurtato in modo generalizzato i fondi relativi ad interventi infrastrutturali di grande rilievo per lo sviluppo del Paese. Rileva che già allora l'opposizione aveva stigmatizzato l'atteggiamento del Governo rispetto alle grandi problematiche infrastrutturali, quali ad esempio l'implementazione della banda larga e il superamento del *digital divide*, e ribadisce quindi il proprio dissenso rispetto alla mancanza di progettualità e di impegno da parte del Governo e della maggioranza. Ritiene che la carenza degli stanziamenti volti a potenziare la dotazione infrastrutturale del Paese accentui la fase di grave difficoltà dell'economia nazionale. Esprime quindi imbarazzo nei riguardi del lavoro della Commissione, che deve pronunciarsi su un documento sostanzialmente privo di contenuti.

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

La seduta termina alle 15.40.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.40 alle 15.45.

ALLEGATO

**Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario
di passeggeri e merci.**

PROGRAMMA

Il settore del trasporto ferroviario attraversa una fase di profonde trasformazioni. Le caratteristiche del trasporto ferroviario, sia per quanto concerne le tratte per le quali sussiste una domanda tale da garantirne il finanziamento integrale attraverso il mercato, sia riguardo alle tratte che si configurano come servizio pubblico e sono pertanto finanziate in misura determinante da contributi dello Stato o di altri enti pubblici, saranno profondamente modificate dalla piena attuazione della liberalizzazione del trasporto ferroviario di passeggeri, secondo le modalità disciplinate dalla normativa dell'Unione europea.

Da questo punto di vista, la realizzazione e l'attivazione della rete ad alta velocità/alta capacità, oltre a costituire un risultato fondamentale per il potenziamento della dotazione infrastrutturale del Paese e il miglioramento del sistema dei trasporti, offre la condizione anche per una prima effettiva realizzazione di una situazione concorrenziale sui trasporti ferroviari di passeggeri a lunga percorrenza.

Il tema della liberalizzazione interessa anche le tratte di servizio pubblico. Basta ricordare in proposito il regolamento (CE) n. 1370/2007, che ha disciplinato i servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, e che è entrato in vigore nel dicembre 2009. D'altra parte la questione del servizio pubblico, e, in particolare, dei servizi regionali e interregionali destinati al trasporto di pendolari, deve essere considerata in primo luogo sotto il profilo dell'adeguatezza e della

qualità dei servizi stessi, che sono stati spesso oggetto, anche recentemente, di polemiche e critiche.

Il tema della liberalizzazione, infine, investe pienamente il servizio di trasporto ferroviario di merci. In questo ambito, ad un quadro normativo compiutamente definito nel senso dell'apertura del mercato, fa riscontro una situazione in cui stenta ad affermarsi una effettiva parità tra gli operatori. Anche questa è una delle cause delle profonde difficoltà del settore, che potrebbe invece offrire un forte stimolo alla ripresa del sistema economico del Paese nel suo complesso e fornire una valida alternativa agli effetti di congestione e al pesante impatto ambientale del trasporto di merci su gomma.

Per le ragioni evidenziate, la Commissione ritiene opportuno, in questo momento, svolgere un'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario, considerato in tutti i suoi aspetti.

L'indagine conoscitiva dovrebbe, in primo luogo, verificare se il quadro normativo nazionale, definito attraverso il recepimento della normativa dell'Unione europea (il primo, secondo e, da ultimo, terzo pacchetto ferroviario) risulta idoneo per governare il processo di liberalizzazione e, con specifico riferimento al trasporto di passeggeri, evitare che l'operatore nazionale si trovi in una situazione di svantaggio, o, comunque, di assenza di reciprocità, per quanto riguarda le condizioni di accesso al mercato, nei confronti dei principali operatori degli altri Paesi europei.

In secondo luogo, è necessaria un'approfondita riflessione sulle più appropriate

modalità di gestione dell'infrastruttura ferroviaria, sia in ordine alle problematiche connesse alla liberalizzazione e all'apertura del mercato, sia rispetto alle possibilità di rafforzamento dello stesso gruppo Ferrovie dello Stato. In relazione alla gestione della rete, si pone anche la questione di definire quali sono le modalità più appropriate di organizzazione e funzionamento di un organismo di regolazione del settore ferroviario o, più in generale, del settore dei trasporti.

Occorre altresì valutare in quali condizioni il gruppo Ferrovie dello Stato si accinga ad affrontare la concorrenza nel settore del trasporto di passeggeri sulle tratte a lunga percorrenza e quali strategie intenda porre in atto.

Per quanto attiene alle tratte di servizio pubblico e, in particolare, al trasporto regionale e locale dei pendolari, le considerazioni relative al processo di liberalizzazione devono essere sviluppate nella prospettiva di valutare l'efficacia degli interventi finora adottati e di individuare ulteriori misure da porre in essere per garantire livelli di servizio adeguati, tenuto conto comunque delle difficoltà di incrementare i contributi a carico degli enti pubblici.

L'indagine conoscitiva, infine, intende dedicare una particolare attenzione all'esame del settore del trasporto ferroviario di merci, per considerare come possa esserne favorita la ripresa, attraverso misure di stimolo alla domanda di trasporto ferroviario da parte delle imprese, interventi a sostegno dell'intermodalità e azioni volte a porre gli operatori nelle condizioni più idonee per svolgere la propria attività. La riflessione sul trasporto ferroviario di merci dovrà inevitabilmente soffermarsi ad esaminare anche le caratteristiche che

in Italia assumono le altre modalità di svolgimento del trasporto di merci e, in particolare, il trasporto di merci su gomma.

L'indagine conoscitiva dovrebbe concludersi entro il 30 giugno 2011.

Nel periodo indicato la Commissione intende procedere allo svolgimento delle audizioni dei soggetti di seguito indicati:

1) soggetti istituzionali competenti nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie a livello nazionale e di Unione europea;

2) rappresentanti di regioni ed enti locali;

3) autorità garante della concorrenza e del mercato;

4) esponenti del gruppo Ferrovie dello Stato e di singole società che ne fanno parte;

5) altri operatori del settore ferroviario nazionali e stranieri, attivi nel trasporto di passeggeri e/o in quello di merci;

6) associazioni dei consumatori e associazioni rappresentative dei pendolari;

7) centri di ricerca, esperti del settore e altri soggetti che comunque, operando in rapporto con il settore del trasporto ferroviario, possono fornire contributi utili rispetto alle finalità dell'indagine.

Nel corso dell'indagine conoscitiva potrebbero inoltre essere effettuate alcune missioni che permettano alla Commissione di acquisire direttamente elementi informativi sull'organizzazione e il funzionamento del settore ferroviario in altri paesi europei. In ogni caso per le missioni che saranno eventualmente svolte, sarà richiesta specifica autorizzazione del Presidente della Camera.