

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

Sull'ordine dei lavori	77
5-00254 Velo: Ipotesi di chiusura del centro meccanico di smistamento postale di Ospedaletto di Pisa e conseguente riorganizzazione del servizio di recapito	78
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	84
5-00144 Caparini: Gravi disservizi nell'ufficio postale di Ghedi (Brescia)	78
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	86
5-00200 Burtone: Gravi e quotidiani disservizi postali nel comune di Irsina (Matera)	78
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	87

RISOLUZIONI:

7-00017 Caparini: Limiti alla diffusione di programmi nazionali su emittenti televisive locali (Discussione e rinvio)	79
---	----

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di Confcommercio, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali »	83
Audizione di rappresentanti dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali » .	83
Audizione di rappresentanti di Assologistica, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali »	83

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale (Deliberazione)	83
ALLEGATO 4 (Programma)	88

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	83
---	----

INTERROGAZIONI

Mercoledì 19 giugno 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO — Interviene il viceministro dello sviluppo economico Antonio Catricalà.

La seduta comincia alle 8.45.

Sull'ordine dei lavori.

Ivan CATALANO, *presidente*, propone di svolgere in primo luogo le interrogazioni all'ordine del giorno, cominciando dall'interrogazione Velo n. 5-00254, in considerazione degli impegni del deputato questore, onorevole Fontanelli, che, a titolo di cofirmatario, intende intervenire in sede di replica.

5-00254 Velo: Ipotesi di chiusura del centro meccanico di smistamento postale di Ospedaletto di Pisa e conseguente riorganizzazione del servizio di recapito.

Il viceministro Antonio CATRICALÀ risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Paolo FONTANELLI (PD) replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il Vice Ministro per l'esauriente ricostruzione della vicenda, che mette in evidenza, come anche sottolineato dall'interrogazione, l'intenzione di ridurre le funzioni del centro meccanico di smistamento postale di Ospedaletto di Pisa, senza tener conto degli ingenti investimenti, pari a circa 10 milioni di euro, effettuati assai recentemente. Nell'osservare che tale decisione non è coerente con il criterio di una corretta utilizzazione delle risorse, né pare rispondere a criteri di efficienza del servizio, fa presente che l'interrogazione intendeva porre in evidenza due questioni, a suo parere centrali: in primo luogo la ricollocazione dei lavoratori impiegati nel centro di Pisa a seguito del suo smantellamento, già provenienti da altre sedi, in secondo luogo il mancato coinvolgimento degli enti locali in decisioni fondamentali per il territorio. Riguardo al primo aspetto prende atto dell'intesa occorsa con le organizzazioni sindacali sulle modalità di ricollocamento del personale; riguardo al secondo aspetto, invece, invita il rappresentante del Governo far sì che ci siano momenti di confronto tra la società poste italiane e gli enti territoriali, dai quali possano emergere le migliori soluzioni rispetto alle esigenze dei cittadini di ciascun territorio, che permettano un reale innalzamento della qualità del servizio.

5-00144 Caparini: Gravi disservizi nell'ufficio postale di Ghedi (Brescia).

Il viceministro Antonio CATRICALÀ risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Davide CAPARINI (LNA), replicando, nel ringraziare il Vice Ministro per la celerità con cui è stata resa la risposta, che manifesta l'interessamento del Governo sulla questione oggetto della risoluzione, si dichiara soddisfatto dell'impegno preso dall'Autorità di garanzie di interloquire con la società Poste italiane per verificare le cause dei disservizi e migliorare in generale la qualità del servizio offerto.

5-00200 Burtone: Gravi e quotidiani disservizi postali nel comune di Irsina (Matera).

Il viceministro Antonio CATRICALÀ risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Giovanni Mario Salvino BURTONE (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta del Vice Ministro e dell'istruttoria compiuta in ordine all'oggetto dell'interrogazione. Coglie l'occasione per far presente al rappresentante del Governo che i servizi offerti da Poste italiane, soprattutto nel meridione, registrano continue riduzioni e sollecita quindi il Governo, nella sua funzione di vigilanza, a compiere un'attenta riflessione con la società concessionaria anche sul tema dell'incremento di personale, al fine di impedire il verificarsi dei disservizi che da più parti vengono lamentati per scarsa conoscenza del territorio da parte degli operatori, e come strumento di contrasto della drammatica crisi occupazionale che il Paese sta attraversando.

Ivan CATALANO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 9.10.

RISOLUZIONI

Mercoledì 19 giugno 2013 — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO — Interviene il viceministro dello sviluppo economico, Antonio Catricalà.

La seduta comincia alle 9.10.

7-00017 Caparini: Limiti alla diffusione di programmi nazionali su emittenti televisive locali.

(Discussione e rinvio).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in oggetto.

Davide CAPARINI (LNA) nell'illustrare la risoluzione a propria firma, sottolinea che questa si propone il duplice obiettivo di colmare le endemiche carenze di copertura del segnale della Rai raggiungendo finalmente tutti i cittadini e di creare una nuova occasione di sviluppo per il sistema delle emittenti locali. Rileva che il contratto di servizio tra la RAI e il Ministero dello sviluppo economico all'articolo 23 prevede che « la Rai individua nella qualità audiovisiva un tratto distintivo e irrinunciabile dell'offerta del servizio pubblico. La programmazione Rai è diffusa attraverso le reti di radiodiffusione terrestre in tecnica digitale ed analogica e via satellite con una elevata qualità di immagine e suono, dedicando ad ogni canale l'opportuna capacità trasmissiva; la Rai riconosce la qualità tecnica del servizio di radiodiffusione quale obiettivo strategico del servizio pubblico [...] monitora costantemente la qualità tecnica del servizio ed esercita ogni azione preventiva e correttiva al fine di garantire il permanere di alti *standard* qualitativi; assicura un costante rapporto con l'utenza, per raccogliere segnalazioni di problematiche di qualità tecnica; [...]; assicura una idonea informazione ai cittadini per la migliore fruizione dei servizi; nell'ambito della disponibilità delle frequenze e tenendo conto della specificità della missione del servizio pubblico generale radiotelevisivo, il Ministero assicura alla Rai tutte quelle necessarie per risolvere situazioni interferenziali, migliorare la qualità del servizio e sperimentare nuove tecnologie diffusive [...] ».

Osserva che, in base a questo contratto tra Stato e concessionaria pubblica del valore di oltre 1,6 miliardi di euro l'anno la qualità del segnale costituisce un elemento essenziale del servizio pubblico ra-

diotelevisivo. Ricorda che il consorzio delle televisioni digitali (DgTV) ha stimato all'88,9 per cento sull'universo famiglie italiane la penetrazione della TV digitale terrestre ovvero sono quasi 20 milioni, all'inizio del 2012, quelle in possesso di un decoder DTT esterno o integrato.

Evidenzia che, per quanto riguarda il servizio pubblico, sono 5 i multiplex utilizzati di cui più significativi risultano i primi quattro, ossia il multiplex 1 che comprende Rai 1, Rai 2, Rai 3, Rai News 24, Rai Radio 1, Rai Radio 2, Rai Radio 3, il 2 che comprende Rai Sport 1, Rai Sport 2, Rai Scuola, TV 2000, Rai Isoradio, Rai radiofd5, Rai radiofd4, GR Parlamento, il multiplex 3 con Rai Gulp, Rai YoYo, Rai 4, Rai Movie, Rai Premium e il multiplex 4, con Rai 5, Rai Storia, Rai HD. Rileva che, per aumentare la platea degli utenti del servizio pubblico il Parlamento e la IX Commissione si sono più volte mobilitati, sia con atti di sindacato ispettivo, sia con iniziative normative. A puro titolo esemplificativo, ricorda l'ultimo atto in ordine cronologico, ossia l'ordine del giorno 9/4086/182 (Strizzolo, Viola) che destinava una parte di fondi per risolvere i problemi di copertura nella zona a confine tra Veneto e Friuli che il Governo Monti ha accolto in sede di conversione del decreto-legge cosiddetto « mille-proroghe ». Ricorda, inoltre, che nella precedente legislatura, è stata discussa la risoluzione 7-00697 Meta che impegnava il Governo « a valutare ogni attività da porre in essere nei confronti della RAI a fronte dell'evidente mancato adempimento degli obblighi previsti dal vigente contratto di servizio » e « ad assumere iniziative, anche normative, per prevedere forme di indennizzo in favore di quei cittadini che hanno sostenuto spese documentate per effettuare interventi tecnici sulle antenne in seguito al passaggio al digitale terrestre ».

Osserva che a queste, come ad altre legittime istanze di estensione dell'accesso al servizio pubblico a tutte le aree del Paese, la concessionaria ha sempre risposto con una ulteriore richiesta di risorse, ovvero invitando i cittadini ad acquistare un decoder satellitare (sono quasi 1,2

milioni le famiglie che utilizzano il satellite *free*) con ulteriore esborso di denaro, con il risultato che, dal 4 luglio 2012, data della fine dei lavori del passaggio al digitale terrestre in tutta Italia, oltre 2,9 milioni di famiglie non ricevono i primi quattro canali Rai, pur essendo obbligate a pagare il canone, e sono molte di più quelle che non possono accedere all'intera offerta digitale della concessionaria pubblica.

Rileva che, in questo quadro, l'altra faccia della medaglia, ovvero le emittenti locali, hanno registrato perdite per oltre 150 milioni di euro (-19 milioni nel 2008, -43 milioni nel 2009, -21 milioni nel 2010 e -70 milioni nel 2011) con la chiusura di decine di aziende, molte delle quali hanno fatto la storia della televisione in Italia. Rammenta che le stime sull'andamento dei bilanci nel 2012 confermano il trend molto negativo: nel primo trimestre 2013 Nielsen Media Research conferma un ulteriore decremento degli investimenti pubblicitari sul mezzo televisivo (dai 1.119 milioni di euro nel 2011 siamo passati a 905 nel 2012) da imputare alla difficile congiuntura economica. Ricorda che contestualmente, i contributi della legge n. 488 del 1998, istituiti per riconoscere alle emittenti locali il loro ruolo di servizio pubblico, sono passati dai 161 milioni del 2008, ai 95 milioni del 2009, ai 79 milioni del 2010 fino ai 95 milioni del 2011 ancora in corso di erogazione e che le misure di sostegno alle emittenti televisive locali sono state ulteriormente ridotte di 20 milioni di euro per il 2013 e di 30 milioni di euro nel 2014.

Infine, pone all'attenzione del Vice Ministro e dei colleghi il fatto che il sistema televisivo locale finora basato sull'*asset* delle frequenze è radicalmente cambiato a causa dell'ingresso dei telefonici che grazie alla legge di stabilità del 2011 hanno acquistato il diritto d'uso della banda 790-862 MHz e si apprestano ad aggiudicarsi altre risorse frequenziali. Ricorda, infatti, che la Conferenza ITU di Ginevra ha stabilito che a partire dal 2016 saranno destinate agli operatori delle telecomunicazioni per i servizi di banda larga mobile

anche le frequenze attualmente in uso alle emittenti televisive locali operanti sulla banda 700 MHz. Osserva quindi, che mentre le frequenze hanno perso valore, è enormemente cresciuto quello dei contenuti, ormai elemento strategico di tutto il sistema.

Giudica necessario, per salvare l'emittenza locale, che è ancora un elemento culturale importante, partire da un modello di sviluppo che, andando anche alle origini delle televisioni commerciali, si basi sulla loro funzione informativa, di valorizzazione e promozione delle identità regionali e locali (così come previsto dalle delibere Agcom).

Osserva che lo spirito delle più recenti normative comunitarie è quello di garantire la libera circolazione e il commercio dei programmi televisivi, anche al fine di impedire la formazione di posizioni dominanti nel settore televisivo, tanto che nel regolamentare l'esercizio delle attività televisive la Direttiva 2010/13/UE recita: « È essenziale che gli Stati membri vigilino affinché non si commettano atti pregiudizievole per la libera circolazione e il commercio delle trasmissioni televisive o tali da favorire la formazione di posizioni dominanti comportanti limitazioni del pluralismo e della libertà dell'informazione televisiva nonché dell'informazione in genere ».

Ricorda che l'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni ha di conseguenza emanato la Delibera n. 353/11/CONS recante « Nuovo Regolamento Relativo alla Radiodiffusione televisiva in tecnica digitale » al cui articolo 18 ha disposto che l'operatore di rete in ambito locale, fermo il rispetto delle quota di riserva di capacità trasmissiva stabilita a favore dei soggetti autorizzati a fornire i contenuti televisivi e degli obblighi di *must carry*, possa fornire capacità trasmissiva necessaria a trasportare due programmi nazionali per ciascun multiplex.

Segnala che gli obblighi di *must carry* appaiono evidentemente superati dagli eventi, in quanto i fornitori di servizi media audiovisivi non più in possesso di frequenza o hanno cessato l'attività o

vengono trasportati dagli altri operatori di rete in ambito locale. Ricorda che l'articolo 18 della citata dell'Agcom è stato superato dall'articolo 15, comma 6 bis, del decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177 e successive modificazioni (introdotte dall'articolo 9, comma 3 della legge 15 dicembre 2011, n. 217) che ha espressamente limitato la possibilità di veicolare contenuti nazionali da parte degli operatori di rete locali per la TV digitale terrestre.

Fa presente che gli ingenti investimenti necessari per la conversione in tecnica digitale, la diminuzione degli spettatori dovuta all'incertezza e ai costi dovuti al cambio di tecnologia, la diminuzione dei contributi pubblici, gli effetti della crisi economica e il conseguente contrarsi del mercato pubblicitario hanno messo in discussione il futuro di moltissime emittenti televisive locali che già versavano in condizione di grande sofferenza e si sono viste costrette a ricorrere alla cassa integrazione, mobilità e/o licenziamento con drastici ridimensionamenti della produzione.

Ritiene quindi che la possibilità di trasportare il segnale della concessionaria pubblica ovvero di stipulare accordi con gli enti locali per la copertura delle aree oggi non illuminate consentirebbe loro di raggiungere il duplice obiettivo di fornire ai cittadini un servizio di pubblica utilità dando alle emittenti locali uno strumento di sviluppo industriale, dal momento che da una parte c'è una concessionaria pubblica nazionale che ha i contenuti ma non dispone della rete o, meglio, non ha le risorse economiche necessarie per raggiungere i cittadini e dall'altra ci sono le emittenti locali che dispongono della rete e che però non possono trasportare, veicolare contenuti di emittenti nazionali a causa di una norma superata dagli eventi.

In conclusione sottolinea che la risoluzione, alla luce delle difficoltà economiche in cui le emittenti televisive locali si trovano e delle prospettive di sviluppo per la diffusione del segnale del servizio pubblico, chiede di modificare l'articolo 15, comma 6-bis del decreto legislativo 31

luglio 2005, n. 177 al fine di far cessare la limitazione numerica al trasporto nei multiplex delle televisioni locali di programmi nazionali e che tale limitazione, per gli operatori di rete in ambito locale, decada dal 4 luglio 2012, data di definitiva cessazione delle trasmissioni televisive in tecnica analogica.

Il viceministro Antonio CATRICALÀ, nel rilevare che gli impegni richiesti al Governo e le soluzioni proposte dal presentatore presentano una coerenza interna con le premesse della risoluzione, ritiene opportuno compiere al riguardo un'istruttoria approfondita che veda un confronto serio e puntuale con le emittenti locali, al fine di poter valutare con attenzione la questione, che giudica assai seria e meritevole di interesse da parte del Governo. Per questi motivi auspica che la Commissione riprenda la discussione sulla risoluzione non prima di tre settimane, in modo da permettere lo svolgimento di un'istruttoria di tal genere.

Mirella LIUZZI (M5S), a nome del proprio gruppo, concorda con quanto espresso nelle premesse della risoluzione in discussione. Giudica infatti indiscutibile che il contatto di servizio pubblico debba offrire una prestazione di qualità tecnica, oltre che culturale ed esprime apprezzamento per la risoluzione del Presidente Meta, con la quale nella scorsa legislatura si impegnava il Governo a valutare una forma di indennizzo nei confronti dei cittadini che, a seguito del passaggio dalla televisione analogica a quella digitale, non ricevevano il segnale RAI. Allo stesso tempo giudica altrettanto indiscutibile la necessità di investire delle risorse per le emittenti locali che si trovano in grave difficoltà in conseguenza alla contrazione del mercato pubblicitario. Rileva tuttavia alcune incongruenze e perplessità; in primo luogo osserva che la risoluzione propone di stipulare accordi con gli operatori di rete locali per trasportare il segnale della concessionaria pubblica nelle aree non coperte senza dati di accompagnamento o studi sulle zone non servite dal servizio pubblico radiotelevisivo.

Osserva che la direttiva dell'Unione europea che ha l'obiettivo di impedire la formazione di posizioni dominanti nel settore televisivo non sia strettamente correlata con la risoluzione in discussione, in quanto i servizi radiotelevisivi in ambito locale non possono entrare in concorrenza con il servizio pubblico della RAI, dal momento che lo stesso testo unico della radiotelevisione, all'articolo 2, comma 1, distingue l'ambito nazionale dall'ambito locale.

Ritiene che i servizi audiovisivi locali non possano sopperire alle mancanze di un servizio pubblico inadempiente rispetto agli obblighi previsti dal contratto di servizio, in quanto esiste il rischio che le reti locali si appropriino di un servizio che a suo giudizio è e deve restare sotto la gestione pubblica. Auspica, per tale ragione, che il Governo si impegni affinché il servizio sia realmente alla portata di tutti e raggiungibile in tutte le zone del Paese. Giudica, quindi, inadeguata la modifica dell'articolo 15, comma 6-bis del decreto legislativo n. 177 del 2005 chiesta dalla risoluzione, in un contesto in cui si dovrebbe pensare ad un adeguamento dell'evoluzione tecnologica e di mercato – nel rispetto dell'articolo 28 della delibera n. 353/11/CONS dell'Agcom – volto a individuare soluzioni che garantiscano la trasmissione del servizio pubblico radiotelevisivo su tutto il territorio nazionale.

Dando atto che l'assegnazione delle frequenze LTE ha recato danni assai gravi alle emittenti locali, pur riconoscendo loro un'indennità, giudica più opportuno, come auspicato e suggerito da alcune imprese radiotelevisive locali, recuperare dal sistema televisivo alcune frequenze rimaste libere assegnandole alle stesse emittenti locali.

Coglie l'occasione per affermare che il sistema radiotelevisivo dovrà adeguarsi ai mezzi di informazione attuali dal momento che l'integrazione tra Internet e televisione è un dato di fatto, e la scomparsa dei palinsesti generalisti è solo un problema di tempo. Prevede infatti che i contenuti condivisi in rete soppianteranno in parte i costosi programmi dei grandi

centri di produzione e fa presente che per costruire dal basso contenuti professionali sono già disponibili modelli di *crowd funding*, cioè di finanziamento collettivo, che si affiancheranno ai contenuti televisivi tradizionali, in un'ottica di micro-partecipazione diffusa alla produzione della cultura e dello spettacolo dove l'unica forma di redazione è rappresentata dall'intelligenza collettiva dei cittadini digitali presi nel loro insieme.

Lorenza BONACCORSI (PD) nel concordare con il Vice Ministro sulla serietà della questione oggetto della risoluzione, dal momento che la gestione delle frequenze in Italia ha sempre costituito un tema delicato, ritiene che il punto nodale sul quale la Commissione deve intervenire sia l'obbligo assegnato alla concessionaria pubblica dal contratto di servizio di coprire l'intero territorio nazionale. Nell'osservare che la grande capacità trasmissiva delle emittenti locali e la possibilità che queste hanno di raggiungere i territori che non sono coperti dal segnale della concessionaria radiotelevisiva rappresenta un elemento sul quale effettuare una riflessione più generale, anche attraverso la predisposizione di un catasto delle frequenze, preannuncia la presentazione di una risoluzione al riguardo da parte del gruppo del Partito democratico auspicando di poter pervenire ad un testo unitario.

Approfitta infine della presenza del Vice Ministro per chiedere al Governo di effettuare un monitoraggio sulle eventuali chiusure di uffici postali che la società concessionaria del servizio pubblico ritiene di attuare in vista del periodo estivo, al fine di attenuare i disagi che ogni anno derivano alla popolazione da tali chiusure.

Michele DELL'ORCO (M5S), intervenendo sull'ordine dei lavori, fa presente alla Commissione di aver esaminato le risoluzioni presentate dai gruppi del Partito democratico e del Popolo della libertà sulla pericolosità delle barriere di sicurezza stradale e di ritenere possibile la redazione di un testo unitario.

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

La seduta termina alle 9.35.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 19 giugno 2013.

Audizione di rappresentanti di Confcommercio, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali ».

L'audizione informale è stata svolta dalle 14 alle 14.30.

Audizione di rappresentanti dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali ».

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.30 alle 15.

Audizione di rappresentanti di Assologistica, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali ».

L'audizione informale è stata svolta dalle 15 alle 15.45.

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 19 giugno 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 15.45.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

(Deliberazione).

Michele Pompeo META, *presidente*, sulla base di quanto convenuto nell'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, ed essendo stata acquisita l'intesa con il Presidente della Camera, propone lo svolgimento di un'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, da svolgersi ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento.

La Commissione delibera lo svolgimento di un'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, nei tempi e con le modalità definite nel relativo programma *(vedi allegato 4)*.

La seduta termina alle 15.50.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.50 alle 16.10.

ALLEGATO 1

5-00254 Velo: Ipotesi di chiusura del centro meccanico di smistamento postale di Ospedaletto di Pisa e conseguente riorganizzazione del servizio di recapito.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Si risponde all'interrogazione in esame, riguardante il recente Piano di riorganizzazione del settore del Recapito e in particolare le ripercussioni nei confronti del Centro di Meccanizzazione Postale di Pisa Ospedaletto, sulla base degli elementi pervenuti dalla società Poste Italiane.

L'accordo Nazionale riguardante la riorganizzazione del Settore dei Servizi Postali, sottoscritto il 28 febbraio 2013, costituisce un efficace strumento per procedere, in quadro di condivisione con le Parti sociali, alla riorganizzazione del Settore Postale, apportando al modello introdotto con l'Accordo del 27 luglio 2010, i correttivi finalizzati a garantire maggiore efficienza, sviluppo e qualità.

L'intesa tende ad esaltare, da un lato, la razionalizzazione della rete logistica e dell'assetto delle strutture territoriali del recapito e, dall'altro le azioni di potenziamento, di sviluppo e di innovazione dei prodotti e dei servizi postali, con l'obiettivo di venire incontro alle esigenze e alle abitudini sempre più diversificate della clientela.

Per quanto riguarda il territorio di Pisa, gli interventi previsti comportano la trasformazione del Centro di Meccanizzazione Postale (CMP) di Pisa Ospedaletto in Centro Prioritario (CP) ed il relativo trasferimento di alcune attività di smistamento presso altri nodi della rete.

Detti interventi sono, secondo quanto riferito dalla società summenzionata, il risultato di un progetto di riorganizzazione complessivo che mira al migliora-

mento della efficacia del processo di smistamento e recapito ed al mantenimento dei livelli di qualità.

In particolare il Centro di Pisa Ospedaletto continuerà ad effettuare le lavorazioni di smistamento per i prodotti provenienti dal territorio nazionale – per i quali è necessario garantire un livello di servizio per la consegna entro il giorno successivo (ad esempio, Posta Prioritaria, Raccomandata 1, Assicurata).

La predetta struttura continuerà a garantire, nel rispetto degli *standard* previsti dal processo, tutti i collegamenti logistici per il territorio di competenza, in particolare:

la consegna della corrispondenza dal Centro Prioritario di Pisa verso Centri di recapito, per i prodotti da distribuire ai clienti attraverso le reti di recapito;

il ritiro della corrispondenza, presso gli Uffici Postali, e/o Centri di Recapito, diretta al Centro Prioritario di Pisa, per le successive fasi di lavorazione.

Con riferimento, in particolare, alle ripercussioni della riorganizzazione di cui in premessa sul personale, l'Azienda conferma l'attenzione che notoriamente la stessa garantisce nella gestione delle eccedenze occupazionali, ribadendo che la riorganizzazione non comporterà alcun licenziamento.

Inoltre, Poste Italiane ha reso noto che il numero totale di unità che, al termine del processo, saranno applicate alla struttura logistica di Pisa, pari a 120 risorse, risulta idonea a garantire la gestione dei

flussi di prodotto che si prevede possano derivare dal nuovo assetto organizzativo.

Con il citato Accordo le Parti hanno definito tra l'altro anche gli strumenti utili alla gestione delle risorse interessate quali: la riduzione del ricorso al personale flessibile; gli esodi volontari incentivati; gli esodi *ex* articolo 4 legge n. 92 del 28 giugno 2012; le trasformazioni del rapporto di lavoro da « *full time* » in « *part-time* ».

Sono altresì previsti percorsi pianificati che consentiranno di attivare tutte le leve di riqualificazione, diversificazione e valorizzazione delle risorse, attraverso l'applicazione di personale ai servizi di sportellieria, al rassegnazione delle risorse ad altre attività nell'ambito dei Servizi Postali o la confluenza differenti strutture aziendali.

Con riferimento alla proposta degli On.li Interroganti relativa all'attivazione di un tavolo di confronto tra le Organizzazioni sindacati, si rappresenta che in data 23 aprile 2013, è stato sottoscritto l'Accordo Regionale della Toscana con le organizzazioni sindacali, che pone le basi per la progressiva e graduale implementazione della nuova organizzazione, anche attraverso ulteriori momenti di verifica relazionali, tuttora in corso, al fine di consolidare un percorso che contemperi le esigenze tecniche ed operative con l'attenta gestione del personale coinvolto.

Per completezza di informazione, inoltre la società rende noto che a seguito del citato Accordo regionale del 23 aprile scorso, al fine di seguire il progressivo percorso d'implementazione del nuovo

modello organizzativo, l'Azienda e le organizzazioni sindacali si sono incontrate a livello regionale, in data 16 e 21 maggio 2013, per illustrare l'avvio della riorganizzazione del Centro Meccanizzazione Postale Pisa, con particolare riferimento al primo spostamento delle lavorazioni da Pisa al Centro di Meccanizzazione Postale di Firenze, avvenuto in data 27 maggio.

Infine, si evidenzia che da ultimo, in data 7 giugno, è stato sottoscritto un accordo regionale, nel quale è stato individuato un percorso di ricollocazione delle eccedenze del Centro di Pisa, in coerenza con quanto previsto dall'accordo nazionale del 28 febbraio scorso. In tale incontro sono state altresì definite le tempistiche di completamento del passaggio delle attività da Pisa a Firenze, che avverranno nel corso del mese di settembre 2013.

L'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM), interessata della questione, nel comunicare la mancanza di poteri di intervento in merito ad aspetti relativi al piano di riorganizzazione aziendale di Poste Italiane s.p.a, per quanto riguarda i compiti attribuibile in materia di regolazione e vigilanza sul settore postale dal decreto legislativo 22 luglio 1999, provvederà per quanto concerne la « qualità del servizio universale », a interloquire con Poste Italiane s.p.a per verificare quali siano gli effetti che la chiusura del Centro di meccanizzazione postale (CPM) di Ospedaletto di Pisa può provocare sull'organizzazione del servizio di recapito. All'esito di tali contatti la stessa Autorità valuterà le opportune misure da adottare.

ALLEGATO 2

5-00144 Caparini: Gravi disservizi nell'ufficio postale di Ghedi (Brescia).**TESTO DELLA RISPOSTA**

Si risponde all'interrogazione in esame sulla base degli elementi pervenuti dalla società Poste Italiane.

L'ufficio postale di Ghedi, dotato di 6 sportelli, una sala consulenza ed uno sportello automatico (ATM), osserva un orario articolato su doppio turno, con apertura dal lunedì al venerdì dalle ore 8,20 alle ore 19.05 ed il sabato dalle ore 8.20 alle ore 12.35. Nell'ufficio in questione, oltre al Direttore ed al suo collaboratore, sono applicate 6 unità e, mediamente, sono attivi tre sportelli per turno.

Poste italiane ha, altresì, evidenziato che dall'analisi dei flussi di traffico non emergono particolari criticità nei tempi di attesa, ad eccezione di qualche rallentamento registrato durante le giornate in cui, per determinate scadenze di pagamento, l'affluenza della clientela risulta sensibilmente superiore alla media.

Da un punto di vista strutturale, l'Azienda ha comunicato che l'ufficio di Ghedi è ubicato in un edificio di proprietà che, nel corso degli anni, è stato sottoposto a vari interventi di ristrutturazione. Recentemente, a gennaio 2013 è stato effettuato un ulteriore intervento che ha interessato l'Area Prodotti Finanziari.

Con riferimento alle condizioni igieniche, la Società ha assicurato che gli interventi di pulizia vengono effettuati nel rispetto delle scadenze contrattuali senza particolari criticità e che, sul punto, non risulta alcuna segnalazione da parte della ASL competente.

Poste italiane ha reso noto che è in corso di valutazione la possibilità di atti-

vare un ulteriore sportello dedicato alla consegna della corrispondenza inesitata.

Per completezza di informazione e per quanto di competenza si rappresenta infine, che il decreto-legge n. 201 del 2011, convertito dalla legge n. 214 del 2011, ha disposto la soppressione dell'Agenzia nazionale di regolamentazione del settore postale – istituita presso il Ministero dello sviluppo economico con il decreto legislativo n. 58 del 2011 e mai divenuta operativa – nonché il trasferimento all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) delle funzioni in materia di regolazione e vigilanza del servizio postale.

A tal riguardo, si fa presente che l'articolo 2, comma 4, lettera f), e l'articolo 21, comma 8, del decreto legislativo n. 261 del 1999, come modificato dal decreto legislativo n. 58 del 2011, consentono all'AGCOM di avvalersi degli organi territoriali del Ministero dello sviluppo economico e, pertanto, è in corso di predisposizione un accordo di collaborazione per lo svolgimento sul territorio delle funzioni di vigilanza di competenza dell'Autorità e per il coordinamento delle attività di interesse comune.

L'AGCOM, interessata della questione, ha, infine, comunicato che provvederà a interloquire con la società Poste Italiane per conoscere le cause che hanno determinato le disfunzioni lamentate e le iniziative o decisioni che sono state, eventualmente, intraprese. All'esito di tali contatti la stessa valuterà le opportune misure da adottare.

ALLEGATO 3

**5-00200 Burtone: Gravi e quotidiani disservizi postali
nel comune di Irsina (Matera).****TESTO DELLA RISPOSTA**

Si risponde all'interrogazione in esame, relativa ai disservizi postali nel Comune di Irsina, sulla base degli elementi pervenuti dalla società Poste Italiane.

Il servizio di recapito nel territorio in esame, viene svolto da due unità operative appartenenti all'Ufficio di Recapito del suddetto Comune, dipendente dal Centro Secondario di Distribuzione del Comune di Grassano.

I disservizi segnalati dall'On.le Interrogante risalgono ai primi mesi del corrente anno quando, per fronteggiare i reiterati periodi di malattia dei portalettere di zona, è stato necessario fare ricorso all'applicazione di personale assunto a contratto a tempo determinato che, diversamente dai titolari, non avendo una cono-

scenza diretta dei residenti e del territorio, ha qualche volta determinato un inevitabile rallentamento nello svolgimento del servizio di consegna.

Tuttavia, la società ha comunicato che la situazione risulta normalizzata dal momento che attualmente il servizio di recapito è svolto da uno dei due portalettere titolare, che ha ripreso la propria attività, affiancato da un operatore a tempo determinato.

Nel prossimo Contratto di Programma si affronterà il tema con impegno affinché disservizi come quelli segnalati, a volte difficilmente prevedibili, siano risolti nel più breve tempo possibile con minimo disagio per gli utenti.

ALLEGATO 4

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.**PROGRAMMA**

Il settore del trasporto pubblico locale rappresenta un elemento essenziale per la qualità della vita dei cittadini. Al tempo stesso è un settore che presenta, nel nostro Paese, problemi e carenze assai rilevanti, come attestano anche i dati contenuti nel rapporto annuale 2012 dell'ISTAT. A fronte di un notevole aumento della domanda di trasporto pubblico (definita dal rapporto tra il totale dei passeggeri trasportati ogni anno e il totale dei residenti), che dal 2000 al 2010 ha conosciuto, nei capoluoghi di provincia, un incremento del 13,6 per cento, l'offerta di trasporto (con riferimento in particolare alla densità delle reti, vale a dire la lunghezza in chilometri delle reti di trasporto pubblico per 100 km quadrati di superficie comunale) ha registrato nel medesimo periodo un'espansione più contenuta, pari soltanto all'8 per cento.

Anche i dati relativi al livello di soddisfazione degli utenti non sono incoraggianti e, in ogni caso, evidenziano differenze molto accentuate. I meno soddisfatti risultano i residenti delle aree metropolitane, per i quali l'esigenza di ricorrere al servizio di trasporto pubblico è particolarmente forte: soltanto poco più della metà dei residenti in queste aree si dichiara molto o abbastanza soddisfatta della velocità delle corse (52 per cento) e poco meno della loro frequenza (49 per cento), circa il 40 per cento della puntualità e ancor meno della possibilità di trovare posto a sedere e della pulizia delle vetture (35 e 30 per cento rispettivamente). A livello territoriale, i più soddisfatti sono i residenti delle province autonome di Trento e di Bolzano (dove il servizio offerto soddisfa per molti aspetti quote

superiore all'80 per cento dei cittadini, anche se i costi relativi alla prestazione del servizio sono valutati positivamente solo dalla metà); al contrario i livelli di soddisfazione più bassi (inferiori al 25 per cento) si registrano in Liguria, Campania e Sicilia.

All'esame dei dati relativi alle dimensioni del servizio e alla percezione degli utenti deve associarsi una considerazione sullo stato di profonda incertezza, sia dal punto di vista normativo che da quello finanziario, che il settore del trasporto pubblico locale da tempo attraversa.

Per quanto concerne il primo aspetto, il principale intervento riformatore nel settore è ancora rappresentato dal decreto legislativo n. 422 del 1997, che ha attuato il trasferimento alle regioni della competenza sulla materia (la Corte costituzionale, successivamente all'entrata in vigore del nuovo Titolo V della Costituzione, ha poi riconosciuto la materia come di competenza residuale delle regioni con la sentenza n. 222 del 2005) e ha disciplinato il ricorso ai meccanismi concorrenziali ai fini della scelta dell'operatore chiamato a svolgere il servizio pubblico di linea in condizioni di esclusiva. L'articolo 18 del decreto legislativo prevedeva infatti che le modalità di affidamento del servizio venissero definite con leggi regionali, che avrebbero in ogni caso dovuto rispettare alcuni principi, tra i quali l'obbligo di svolgimento della gara; l'aggiudicazione della gara sulla base delle migliori condizioni economiche e di prestazione del servizio; la determinazione delle tariffe con l'applicazione del metodo del *price cap*. Era prevista la piena operatività di questo meccanismo al termine di un pe-

riodo transitorio che inizialmente si sarebbe dovuto concludere il 31 dicembre 2003, ma che poi è stato in più occasioni prorogato (l'ultima proroga ha consentito il mantenimento della situazione anteriore al decreto legislativo n. 422 fino al 31 dicembre 2009).

Nella XVI Legislatura si sono avuti sulla materia due ordini di interventi: da un lato, il settore è stato in una prima fase ricondotto alla disciplina generale in materia di liberalizzazione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, di cui all'articolo 23-*bis* del decreto-legge n. 112 del 2008 (successivamente abrogata con il referendum del giugno 2011), che contempla il normale affidamento della gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica generale, tra cui espressamente i trasporti, attraverso gara, ma con possibilità di eccezioni, sia pur solo fino alla fine del 2010. Dall'altro lato, con l'articolo 61 della legge n. 99 del 2009, attraverso un richiamo alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007, si è attenuato l'obbligo di affidamento del servizio con gara, dal momento che il regolamento ha previsto in via generale l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico mediante gara ad evidenza pubblica, ma con tutta una serie di eccezioni disciplinate dalla stessa normativa dell'Unione europea e valide sino a contrario avviso dei legislatori nazionali nel senso di rendere obbligatorio, anche in questi casi, il ricorso alla procedura competitiva.

Gli interventi normativi che si sono succeduti a partire da quello di riforma organica della disciplina del trasporto collettivo regionale e locale, di cui al decreto legislativo n. 422 del 1997, non avendo la pretesa di disciplinare *ex novo* l'intera materia, si sono limitati a modifiche parziali che si sono sovrapposte le une alle altre, in risposta ad esigenze di ordinato sviluppo del mercato, che, peraltro, non hanno potuto evitare di produrre un quadro normativo assai mutevole e intricato.

Questa complessa vicenda normativa ha avuto un evidente impatto sull'attuale assetto del settore. In base ai dati dell'ASTRA, aggiornati al 31 dicembre 2011, il

51 per cento dei servizi di trasporto pubblico locale risulta affidato ad esito di una procedura ad evidenza pubblica: le aziende con connotazione pubblica rappresentano comunque circa il 95 per cento del trasporto urbano e il 75 per cento del trasporto extraurbano. Le modalità di erogazione del servizio, caratterizzate da una notevole frammentazione territoriale dei bacini di utenza, hanno avuto incidenza anche sulle dimensioni organizzative delle aziende di trasporto pubblico locale: l'88 per cento ha un numero di addetti inferiore a 100 unità; quasi la metà ha un numero di dipendenti da uno a cinque.

Anche per quanto concerne i profili del finanziamento del settore del trasporto pubblico locale, si deve registrare una situazione anomala, in quanto, a fronte di una competenza riconosciuta come residuale delle regioni, permane un finanziamento sostanzialmente di derivazione statale.

Infatti, il decreto legislativo n. 422, nel conferire funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale alle Regioni e agli enti locali, non ha tuttavia riconosciuto agli enti incaricati del servizio una corrispondente autonomia finanziaria. Il settore è stato per lungo periodo sostenuto da finanziamenti statali, sia per la gestione delle aziende di trasporto, che per gli oneri connessi al personale. Solo con la legge finanziaria per il 2008 (legge n. 244 del 2007, articolo 1, commi 295-299) sono state attribuite alle regioni a statuto ordinario, per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale, due differenti quote di compartecipazione del gettito dell'accisa sul gasolio impiegato come carburante per autotrazione, erogato nei rispettivi territori regionali.

Da ultimo, dapprima l'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012 e, successivamente, la legge di stabilità per il 2013 (legge n. 228 del 2012, che, al comma 301 dell'articolo 1 ha interamente sostituito il testo del citato articolo 16-*bis*) hanno dettato una nuova disciplina delle modalità del finanziamento statale del trasporto pubblico locale, mediante l'istituzione, a decorrere dal 2013, di un fondo nazionale

per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, alimentato da una quota di compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina, che va a sostituire le precedenti compartecipazioni.

La determinazione dell'aliquota di compartecipazione è affidata ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, che avrebbe dovuto essere emanato entro il 31 gennaio 2013. Peraltro, a conferma delle difficoltà di pervenire ad una soddisfacente definizione delle questioni relative al finanziamento del settore, sullo schema di decreto la Conferenza Stato-Regioni ha espresso parere contrario nella riunione del 13 marzo scorso.

La disciplina dettata dalla legge di stabilità per il 2013 reca altresì disposizioni, ancora in gran parte da attuare, concernenti i criteri di ripartizione del fondo, che devono essere, tra l'altro, finalizzati alla razionalizzazione e al miglioramento dell'efficienza del servizio.

Una volta entrato a regime, il fondo dovrebbe garantire un finanziamento complessivo del trasporto pubblico locale di circa 4.929 milioni di euro annui a decorrere dal 2013, con un incremento, rispetto all'assetto precedente, di 465 milioni di euro per l'anno 2013, 443 milioni di euro per l'anno 2014 e 507 milioni di euro annui a decorrere dal 2015.

Il meccanismo definito dalla legge di stabilità per il 2013 dovrebbe peraltro coordinarsi con quanto previsto dalla legge-delega sul federalismo fiscale (legge n. 42 del 2009), che ha individuato, per il settore del trasporto pubblico locale, un criterio di finanziamento « misto », disponendo che l'ammontare del finanziamento del trasporto pubblico locale vada determinato tenendo conto, oltre che dei costi *standard*, anche della fornitura di un livello adeguato del servizio su tutto il territorio nazionale. A tal fine si prevede, per le spese di parte corrente, l'assegnazione delle quote del fondo perequativo in misura tale da ridurre adeguatamente le differenze tra territori con diverse capa-

lità fiscali per abitante, ma senza garantire l'integrale copertura del fabbisogno *standard* (che rimane pertanto a carico degli enti interessati), mentre, per le spese in conto capitale, si dovrà assicurare l'integrale copertura del fabbisogno *standard*. In ogni caso, l'attuazione di tali previsioni è condizionata dalla preliminare determinazione dei fabbisogni *standard* relativi al servizio, che non è stata ancora effettuata.

Rispetto a questo quadro normativo e finanziario, caratterizzato da rilevanti innovazioni, che tuttavia devono ancora trovare piena attuazione, numerose realtà territoriali appaiono registrare situazioni di seria difficoltà per il finanziamento del trasporto pubblico locale, come testimoniato da ultimo dalla situazione del Piemonte, affrontata con un apposito intervento, contenuto nel decreto-legge n. 35 del 2013.

Una specifica riflessione, sia per quanto concerne le modalità di prestazione del servizio, sia per quanto riguarda il suo finanziamento, merita, infine, il trasporto ferroviario, in relazione al quale si è assistito, da un lato, al potenziamento, mediante l'alta velocità, dei servizi relativi alle lunghe percorrenze, e, dall'altro, a rilevanti difficoltà nell'espletamento dei servizi attinenti al trasporto regionale. I vari interventi normativi che si sono succeduti hanno sostanzialmente ribadito l'assoggettamento del trasporto ferroviario regionale e locale al decreto legislativo n. 422 del 1997. Tale settore è infatti espressamente escluso dalla disciplina di cui all'articolo 23-*bis* del citato decreto-legge n. 112 del 2008 e la stessa disposizione recata dal decreto-legge n. 5 del 2009, che, modificando l'articolo 18 del decreto legislativo n. 422 del 1997, ha attribuito ai contratti di servizio del trasporto pubblico ferroviario, comunque affidato, una durata minima di 6 anni, rinnovabile di altri 6, nei limiti degli stanziamenti di bilancio, ha finito con il prevedere un'ampia conferma temporale degli affidamenti diretti del servizio ferroviario.

In relazione ad un contesto caratterizzato dagli aspetti che sono stati sintetica-

mente richiamati, l'indagine conoscitiva si propone, in primo luogo, di verificare l'effettiva situazione del settore, con una ricognizione delle diverse realtà regionali e locali, in modo da individuare le aree di « sofferenza » e le relative cause. In secondo luogo intende sviluppare una riflessione complessiva sulla regolazione del trasporto pubblico locale, sia sotto il profilo organizzativo, sia sotto quello finanziario. In base agli elementi conoscitivi e valutativi che emergeranno, si potrà altresì valutare l'opportunità di ulteriori interventi normativi, anche al fine di precisare, rendere più efficaci e coordinare le disposizioni che di recente sono state a più riprese adottate in materia di trasporto pubblico locale.

Nell'ambito dell'indagine conoscitiva si intende prevedere lo svolgimento delle seguenti audizioni:

Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Ministro per gli affari regionali e le autonomie;

Autorità garante della concorrenza e del mercato;

Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici;

Conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome;

ANCI, UPI, UNCEM, Federmobilità;

Associazioni trasporti (ASSTRA) e società di rilevanti dimensioni che prestano il servizio di trasporto pubblico locale;

Ferrovie dello Stato;

Organizzazioni sindacali;

Confindustria e Rete Imprese Italia;

Associazioni dei consumatori;

Associazioni rappresentative dei pendolari;

Esperti della materia e altri soggetti operanti nel settore.

Il termine di conclusione dell'indagine è fissato al mese di settembre 2013.