

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-01144 Rubinato: Modalità di realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Venezia-Trieste.	
5-02098 Moretto: Modalità di realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Venezia-Trieste	102
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	115
5-01224 Liuzzi: Malfunzionamenti nei servizi su gomma, sostitutivi di quelli ferroviari, nella tratta Nova Siri-Potenza.	
5-01855 Liuzzi: Gravi carenze organizzative e finanziarie del trasporto pubblico locale ferroviario, con particolare riguardo alla regione Basilicata	102
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	117
5-01402 Tino Iannuzzi: Studio di fattibilità per il ripristino della linea ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro	103
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	120
5-01887 Crivellari: Mancato adeguamento del ponte ferroviario tra i comuni di Loreo e Rosolina sul Po di Brondolo, lungo la linea Rovigo-Chioggia	104
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	122
5-02063 Catalano: Conseguenze per i conducenti che attraversano il confine svizzero derivanti dalla mancata indicazione su alcune patenti dei codici di abilitazione alla guida dei veicoli a due ruote	104
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	124
5-02082 Coppola: Malfunzionamento del sistema telematico di pagamento della quota di iscrizione annuale all'Albo degli autotrasportatori	104
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i>	126
5-02362 Mognato: Dubbi interpretativi riguardo alle sanzioni da comminare in caso di sosta dei veicoli su stalli a pagamento oltre l'orario autorizzato dal contrassegno	105
<i>ALLEGATO 7 (Testo della risposta)</i>	127
ATTI DEL GOVERNO:	
Variazione nella composizione della Commissione	105
Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante determinazione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Poste italiane Spa. Atto n. 77 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	105
Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante determinazione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di ENAV Spa. Atto n. 78 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	111
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	114

INTERROGAZIONI

Giovedì 20 marzo 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 9.

5-01144 Rubinato: Modalità di realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Venezia-Trieste.

5-02098 Moretto: Modalità di realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Venezia-Trieste.

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

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Simonetta RUBINATO (PD), replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta resa dal rappresentante del Governo, che tiene conto solo di alcune delle questioni poste nell'atto di sindacato ispettivo a propria firma. Ricorda che il Parlamento si è occupato più volte della linea ferroviaria oggetto dell'interrogazione, già a partire dalla scorsa legislatura, una prima volta con una risoluzione approvata dalla Commissione Ambiente con la quale si impegnava il Governo a svolgere una comparazione tra i due tracciati proposti, quello litoraneo e quello alternativo proposto dal commissario straordinario Mainardi, cui non è stato ancora dato seguito, e successivamente con un'interrogazione svolta presso la Commissione Trasporti con la quale si mettevano in risalto le criticità derivanti dall'opposizione dei territori al progetto litoraneo. Nel sottolineare che la Commissione VIA sta ancora valutando il progetto litoraneo, e

che quindi la situazione non ha registrato alcun progresso nella direzione dell'esame del progetto alternativo, auspica che il Governo introduca il modello della democrazia partecipata, per far sì che la progettazione di opere che hanno un rilevante impatto sui territori sia dalla popolazione dei territori stessi condivisa e di conseguenza le opere non subiscano rallentamenti in fase di realizzazione. Nel ringraziare in ogni caso il sottosegretario per gli aggiornamenti riportati, si riserva di presentare ulteriori atti di sindacato ispettivo, al fine di monitorare la questione oggetto dell'interrogazione.

Sara MORETTO (PD), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatta della risposta resa dal sottosegretario, dalla quale si evince che la Commissione VIA non ha proceduto ad alcun approfondimento riguardo al progetto di affiancamento al progetto alternativo rispetto al progetto litoraneo. Nel fare presente che le istituzioni locali da tempo hanno manifestato la propria contrarietà al progetto litoraneo, che ha un impatto negativo assai rilevante sul territorio costiero della provincia di Venezia, sottolinea negativamente la scarsa informazione che viene data alle stesse istituzioni sugli stadi di avanzamento del progetto medesimo. Nel ritenere opportuno che sia dia seguito alle richieste dei territori e si proceda tempestivamente ad un serio approfondimento del progetto alternativo, informandone prontamente le istituzioni locali, si riserva di presentare ulteriori atti di sindacato ispettivo, anche al fine di monitorare le fasi del progetto e dare concrete risposte ai cittadini.

5-01224 Liuzzi: Malfunzionamenti nei servizi su gomma, sostitutivi di quelli ferroviari, nella tratta Nova Siri-Potenza.

5-01855 Liuzzi: Gravi carenze organizzative e finanziarie del trasporto pubblico locale ferroviario, con particolare riguardo alla regione Basilicata.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo

sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Mirella LIUZZI (M5S), replicando, in primo luogo accoglie con favore l'anticipo di tre minuti nell'orario del servizio sostitutivo su gomma da Sibari a Metaponto, che consente ai pendolari e agli utenti di non perdere la coincidenza con il servizio di trasporto in partenza da Metaponto, e che va nella direzione auspicabile dell'intermodalità e della logistica. Quanto al tema più generale del trasporto pubblico locale, evidenzia, anche sulla base di quanto riportato nel rapporto Pendolaria 2010 redatto da Legambiente, la grave situazione di crisi che si registra in tutte le regioni, dal momento che, anche grazie alla politica fiscale che negli ultimi anni ha favorito il trasporto su gomma, è cresciuto il volume complessivo di tale trasporto a scapito di quello su ferro, con conseguenze fortemente negative dal punto di vista ambientale e di traffico. Rileva, inoltre, che la tratta Nova Siri-Potenza è inserita all'interno della direttrice ionica che, nel collegare tre regioni del Paese, ha rappresentato fino agli anni '60, anche grazie alla rilevanza delle stazioni ferroviarie, un esempio di eccellenza del trasporto ferroviario nazionale, e che invece registra oggi uno stato di degrado che evidenzia i risultati assai negativi delle politiche dei trasporti condotte in Italia negli ultimi decenni. Nel ricordare che la Commissione Trasporti è da tempo impegnata sul tema del trasporto pubblico locale, attraverso lo svolgimento di un'indagine conoscitiva che ha messo in evidenza la carenza strutturale di risorse, auspica che vengano stanziati adeguati fondi per il trasporto locale e che si superino le criticità derivanti dalla deresponsabilizzazione conseguente alla presenza di numerosi soggetti nel processo decisionale, pervenendo ad una politica condivisa che, in una visione globale delle problematiche del trasporto nel Paese,

raggiunga obiettivi di efficienza ed efficacia, restituendo al trasporto locale una qualità adeguata.

5-01402 Tino Iannuzzi: Studio di fattibilità per il ripristino della linea ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Tino IANNUZZI (PD), nel ringraziare il sottosegretario Del Basso De Caro, al quale augura buon lavoro, rileva che la questione oggetto di questo e dei precedenti e numerosi atti di sindacato ispettivo a propria firma è assai sentita nelle popolazioni e nei territori del Vallo di Diano e rientra nella problematica più generale del giusto e doveroso potenziamento del trasporto pubblico locale ferroviario. Giudica importante l'acquisizione dello studio di fattibilità, che si riserva di leggere approfonditamente in tutti i suoi contenuti ed in tutte le sue previsioni, dal momento che tale studio è stato solo brevemente sintetizzato dal sottosegretario. Nel prendere atto con favore che nello studio sono state valutate diverse ipotesi, osserva che il progetto di ripristino dell'intera tratta ferroviaria o anche di singoli segmenti delle medesima che si ritengano prioritari (quelli con maggiore bacino di utenza), dovrà vedere attivamente partecipi, oltre al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI, innanzitutto la regione Campania ed anche la Provincia di Salerno. Ritiene che vada adeguatamente approfondita la questione per verificare soluzioni realistiche e possibili, dal punto di vista delle risorse disponibili. Il ripristino di tale collegamento ferroviario è, tuttavia, necessario tenendo conto che anche il riordino degli uffici giudiziari territoriali – che ha visto la soppressione dell'ufficio giudiziario di Sala Consilina e il suo accorpamento con quello di Lagonegro, misura rispetto alla quale ha da sempre espresso la propria motivata contrarietà – comporta sicu-

mente l'esigenza di rafforzare i collegamenti ed il trasporto su ferro in quell'area, che potrebbero essere efficacemente realizzati proprio attraverso la riapertura ed il ripristino almeno di singoli segmenti della tratta Sicignano-Lagonegro. Al riguardo occorre considerare la questione anche in sede di attuazione del progetto (già finanziato) di adeguamento tecnologico e velocizzazione della linea ferroviaria lungo la direttrice Salerno-Battipaglia-Vallo della Lucania-Sapri, con la previsione di eventuali « bretelle » di collegamento con il Vallo di Diano. Il ripristino dell'intera tratta, come evidenziato dalla risposta del sottosegretario, comporta un onere assai rilevante, pari a circa 370 milioni di euro, stante il comprensibile stato di degrado dell'infrastruttura conseguente alla sospensione prolungata del servizio ferroviario fin dal 1987. Dichiaro in conclusione che continuerà a seguire con lo stesso impegno la vicenda, per ricercare soluzioni utili e positive.

5-01887 Crivellari: Mancato adeguamento del ponte ferroviario tra i comuni di Loreo e Rosolina sul Po di Brondolo, lungo la linea Rovigo-Chioggia.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Diego CRIVELLARI (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta del rappresentante del Governo. Osserva che la questione posta nell'interrogazione a propria firma è assai sentita a livello locale ed è dibattuta da molti anni, motivo per cui è opportuno che vengano date risposte efficaci ai territori interessati. Ritiene che il superamento degli ostacoli oggi esistenti alla navigazione interna potrebbe dare un nuovo impulso al trasporto merci per via navigabile e uno slancio alla navigazione fluviale turistica, assai sottovalutata nel nostro Paese. Prende atto con soddisfazione che è stato predisposto un calendario di incontri ben preciso, e auspica, quindi, che venga individuata una strategia di intervento che possa dare i migliori risultati nei tempi più brevi possibile.

5-02063 Catalano: Conseguenze per i conducenti che attraversano il confine svizzero derivanti dalla mancata indicazione su alcune patenti dei codici di abilitazione alla guida dei veicoli a due ruote.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Ivan CATALANO (M5S), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta data dal sottosegretario, che invita ad adoperarsi affinché il riconoscimento delle patenti da parte delle autorità elvetiche sia tempestivo, al fine di evitare ai cittadini italiani i problemi derivanti dalla mancata abilitazione alla guida, che hanno indotto molti di loro a provvedere a proprie spese all'aggiornamento della patente di guida, sostenendo un onere non irrilevante.

5-02082 Coppola: Malfunzionamento del sistema telematico di pagamento della quota di iscrizione annuale all'Albo degli autotrasportatori.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Paolo COPPOLA (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta della quale tuttavia si dichiara insoddisfatto, rilevando in essa elementi che appartengono ad una cultura che un tempo era dominante all'interno della pubblica amministrazione, che in talune circostanze trattava i cittadini alla stregua di sudditi, e che dovrebbe invece ritenersi ormai superata. Evidenzia, infatti, che uno dei principali obiettivi che ogni amministrazione pubblica deve perseguire è quello di venire incontro ai cittadini e alle imprese nel facilitare loro gli adempimenti burocratici, preoccupandosi che le procedure siano semplici e veloci e superando le eventuali criticità che vengano da questi evidenziate. Nel sottolineare che l'importo

delle risorse cui si faceva riferimento nella risposta in ordine alla manutenzione del software predisposto per il pagamento della quota annuale di iscrizione all'Albo degli autotrasportatori risulta abbastanza rilevante, auspica che si riesca a perfezionare il sistema per rendere le modalità di pagamento più veloci e maggiormente rispondenti alle esigenze delle imprese che sono obbligate a corrisponderli. Un simile risultato deve essere perseguito sia al fine di ridurre il lavoro dei dipendenti del Ministero impegnati in queste attività, sia soprattutto per facilitare gli adempimenti burocratici a carico delle imprese e ridurre i costi che esse sono costrette a sopportare per far fronte a tali adempimenti.

5-02362 Mognato: Dubbi interpretativi riguardo alle sanzioni da comminare in caso di sosta dei veicoli su stalli a pagamento oltre l'orario autorizzato dal contrassegno.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Michele MOGNATO (PD), nel ringraziare il sottosegretario, al quale augura buon lavoro, per aver fornito una risposta assai puntuale e articolata fornita, di cui si dichiara soddisfatto, osserva che in diversi comuni della sua regione si sono avute interpretazioni difformi della questione posta nell'interrogazione a propria firma. Invita, quindi, il rappresentante del Governo a sollecitare l'invio alle prefetture di una circolare interpretativa che in modo definitivo risolva i dubbi ancora esistenti sulla questione, escluda comportamenti difformi da parte degli enti locali e indichi in modo chiaro e inequivocabile la condotta da adottare in caso di sosta sugli stalli per un tempo superiore a quello indicato nel contrassegno.

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

La seduta termina alle 10.

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 20 marzo 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico Antonello Giacomelli.

La seduta comincia alle 13.40.

Variazione nella composizione della Commissione.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che, per quanto concerne il gruppo Partito Democratico, sono entrati a far parte della Commissione i deputati Magda Culotta e Giovanni Legnini, mentre hanno cessato di farne parte i deputati Renzo Carella e Alessia Rotta.

Per quanto riguarda il gruppo Lega Nord e Autonomie, è entrato a far parte della Commissione il deputato Angelo Attaguile e ha cessato di farne parte il deputato Davide Caparini.

Avverte infine che, a seguito della nomina dell'onorevole Silvia Velo a Sottosegretario per l'ambiente e per la tutela del territorio e del mare, e dell'onorevole Giovanni Legnini a Sottosegretario per l'economia e le finanze, entrambi appartenenti al gruppo Partito Democratico, l'onorevole Francesca Bonomo e l'onorevole Maria Amato, appartenenti al medesimo gruppo, sono entrate a far parte della Commissione.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante determinazione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Poste italiane Spa. Atto n. 77.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 19 febbraio 2014.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che, a seguito delle nomine dei rappresentanti del nuovo Governo, con le quali è stato attribuito all'onorevole Velo l'incarico di Sottosegretario al Ministero dell'ambiente, quest'ultima non potrà essere relatrice del provvedimento e di aver proceduto pertanto a nominare relatore, in sua sostituzione, l'onorevole Paolucci. Avverte, infine, che la Commissione Bilancio ha espresso i rilievi sul provvedimento in esame nella seduta dell'11 marzo.

Massimo PAOLUCCI (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata a esprimere il parere sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante determinazione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia nel capitale di Poste italiane Spa (Atto n. 77). Ricorda che attualmente il 100 per cento delle azioni della società è detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Rileva che lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri è predisposto ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge n. 481 del 1995, recante Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità. Rammenta che tale disposizione prevede che per la privatizzazione dei servizi di pubblica utilità, il Governo definisca i criteri per la privatizzazione di ciascuna impresa e le relative modalità di dismissione e li trasmetta al Parlamento ai fini dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

Sottolinea che, sulle modalità di privatizzazione, la relazione illustrativa richiama anche il decreto-legge n. 332 del

1994, recante Norme per l'accelerazione delle procedure di dismissione di partecipazioni dello Stato e degli enti pubblici in società per azioni. Evidenzia che tale provvedimento ha individuato due specifiche modalità attraverso le quali effettuare la vendita delle partecipazioni: l'offerta pubblica di vendita e la trattativa diretta con i potenziali acquirenti. È stata prevista anche la possibilità di effettuare la cessione mediante ricorso contestuale ad entrambe le procedure. Per ogni singola operazione è stata demandata ad un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri la scelta della modalità di vendita tra quelle indicate nel decreto-legge.

Passando all'esame dei contenuti dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, rileva che esso contiene un solo articolo. Il comma 1 dell'articolo unico prevede l'alienazione di una quota della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia in Poste italiane in modo tale da consentire comunque il mantenimento di una partecipazione dello Stato al capitale di Poste italiane non inferiore al 60 per cento. In base al comma 2, l'alienazione della quota di partecipazione potrà essere effettuata, anche in più fasi con due possibili modalità: offerta pubblica di vendita rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia, inclusi i dipendenti del Gruppo Poste Italiane e/o offerta pubblica di vendita rivolta a investitori istituzionali italiani e internazionali.

In proposito, ricorda che per offerta pubblica di vendita (OPV) si è soliti intendere un'operazione che consiste nel collocamento sul mercato, da parte delle società autorizzate, di azioni già esistenti, cioè non di nuova emissione, a prezzi e quantità prefissati. L'introito che deriva dalla loro vendita spetta ai soci – in questo caso il Ministero dell'economia – e non alla società emittente. Con l'espressione investitore istituzionale si intende invece un operatore economico che esercita in modo continuativo e professionale l'attività di investimento, in valori mobiliari o immobiliari, di rilevanti risorse finanziarie, frutto di raccolta presso comunità, spesso molto ampie, di risparmiatori.

tori – quali compagnie di assicurazioni, banche di investimento e di affari, fondi comuni di investimento, fondi pensione, *hedge fund*, Società di Gestione del Risparmio, gli enti pubblici previdenziali.

Osserva che l'offerta pubblica di vendita può essere rivolta quindi al pubblico indistinto dei risparmiatori o ad investitori istituzionali. L'offerta ad investitori istituzionali può essere realizzata o attraverso « un'offerta istituzionale », destinata alla generalità degli investitori istituzionali o attraverso collocamenti privati, riservati ad una selezione di investitori individuati.

Sottolinea che nel caso in cui i destinatari dell'OPV siano i risparmiatori, la società emittente dovrà darne preventiva comunicazione alla CONSOB, consegnando contestualmente il prospetto informativo dell'operazione e realizzare tale operazione nel rispetto degli obblighi previsti dal Testo Unico della Finanza (decreto legislativo n. 58 del 1998). Nelle altre due fattispecie di offerta, invece, la società non è obbligata a rispettare norme particolarmente restrittive in termini di informativa e trasparenza in quanto si presume che le categorie di destinatari necessitino di minor tutela a motivo della loro professionalità.

Ricorda che, ai sensi del Testo unico della finanza, l'attività di collocamento tra il pubblico e gli investitori istituzionali può essere esercitata solo dagli intermediari autorizzati; pertanto, qualora i destinatari dell'OPV siano tali categorie, la società dovrà avvalersi dell'aiuto di un *global coordinator*, cioè un intermediario che in un'operazione di collocamento assume compiti di coordinamento e di consulenza; il compito può essere svolto da banche di investimento italiane o estere a ciò autorizzate ai sensi del Testo unico bancario decreto legislativo n. 385 del 1993).

Il comma 3 consente di attivare forme di incentivazione per la partecipazione all'offerta pubblica di vendita da parte dei dipendenti del gruppo Poste italiane, tenuto conto anche della prassi di mercato e di precedenti operazioni di privatizzazione. Tali forme di incentivazione potranno tradursi in: quote dell'offerta ri-

servate; agevolazioni di prezzo; agevolazioni nelle modalità di finanziamento (per l'acquisto di azioni della società).

Con riferimento alle possibili agevolazioni di prezzo, fa presente che la relazione illustrativa precisa che si potrebbe ipotizzare un *bonus share*, vale a dire una clausola che in seguito ad un'offerta pubblica di vendita o di sottoscrizione prevede l'allocazione a titolo gratuito ai sottoscrittori iniziali di un certo quantitativo di azioni in caso di possesso azionario ininterrotto per un determinato arco temporale; la *bonus share* è già stata utilizzata in passato per la privatizzazione ENI.

Sulle modalità con le quali si svolgerà la cessione delle quote di capitale di Poste italiane, richiama anche un passaggio dell'audizione resa dal Ministro dell'economia di fronte all'8^a Commissione del Senato nella seduta del 12 febbraio scorso. In quell'occasione il Ministro ha precisato che « tra l'ipotesi di scorporare i servizi finanziari postali prima della quotazione e quella di vendere da subito l'intero pacchetto, il Governo ha scelto la seconda opzione, come è peraltro accaduto in Germania. La privatizzazione di Deutsche Post fu infatti avviata nel 2000, attraverso un'offerta pubblica dell'intero gruppo, mentre quella di Postbank (corrispondente al nostro Bancoposta) è avvenuta quattro anni dopo. »

Più in generale, alla luce degli elementi sopra richiamati, rileva che lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, pur escludendo la possibilità di una trattativa privata per la cessione delle quote di capitale di Poste italiane Spa, prefigura un ventaglio di ipotesi abbastanza ampio, che va dall'offerta a tutti i risparmiatori all'offerta ad una selezione di investitori istituzionali. Osserva peraltro che le diverse modalità non sono alternative tra loro ma possono essere utilizzate insieme. Questo margine di discrezionalità lasciato al Governo appare coerente con le precedenti esperienze di privatizzazione. Chiede comunque al rappresentante del Governo di fornire alla Commissione ulteriori elementi sulle modalità con le quali si procederà alla cessione delle quote e

sulle modalità con le quali sarà individuato, se necessario, il *global coordinator* dell'offerta, ovvero si provvederà alla selezione di investitori istituzionali ai quali rivolgere l'offerta.

Ricorda poi che la cessione di quote di capitale di Poste Italiane Spa rientra all'interno di un più ampio programma di privatizzazioni elaborato dal Governo. In particolare, la nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2013, presentata nel settembre 2013, prevede una riduzione del debito pubblico nel periodo 2014-2017 di 0,5 punti percentuali di Pil all'anno derivante dagli introiti delle privatizzazioni e delle dismissioni immobiliari. Nell'ambito del piano destinazione Italia, presentato il 13 dicembre 2013, il Governo in carica ha specificato che « il Ministero dell'economia e delle finanze ha individuato le prime partecipazioni per le quali si intende procedere all'avvio delle operazioni di dismissione: ENI, STM, ENAV per le partecipazioni dirette, SACE, Fincantieri, CDP Reti, TAG e Grandi Stazioni/Cento Stazioni per quelle indirette [...] Seguirà una seconda fase di dismissioni che prevede nel 2014 la cessione di quote di minoranza di Poste e di altre aziende nazionali, con la possibilità che anche i lavoratori dipendenti possano partecipare al capitale, sul modello di partecipazione sperimentato in Germania ».

Al riguardo, rileva l'opportunità di una riflessione sulla destinazione dei proventi della cessione delle quote di capitale di Poste Italiane Spa. Osserva che, se è vero che la riduzione del debito pubblico è una priorità strategica del Paese, appare estremamente limitato l'apporto che a tale riduzione può derivare dalla cessione delle quote di Poste. In tal senso giudica opportuno ipotizzare piuttosto la destinazione delle relative risorse a interventi urgenti di sviluppo del Paese, laddove queste possono fare effettivamente la differenza: penso allo sviluppo delle reti mobili di nuova generazione e a interventi urgenti contro il dissesto idrogeologico e di manutenzione infrastrutturale del Paese.

Ricorda infine il carattere strategico della società Poste Italiane Spa in Italia: sottolinea infatti che la società ha 146.000 dipendenti, un fatturato nel 2012 di oltre 9 miliardi di euro, con un risultato di competenza degli azionisti di oltre 1 miliardo di euro nel medesimo anno. Il decreto legislativo n. 58 del 2011, integrando il decreto legislativo n. 261 del 1999, ha riconosciuto alla società per quindici anni (e quindi fino al 2026) la qualifica di fornitore del servizio universale, con possibilità di revoca ogni quinquennio, sulla base della verifica del rispetto degli obblighi del servizio universale medesimo; la società infine, gestisce il risparmio postale, poi utilizzato da Cassa depositi e prestiti Spa per finanziare con mutui gli enti locali.

Su questi aspetti, nella già ricordata audizione al Senato, osserva che il Ministro dell'economia ha ricordato che « in raccordo con l'AGCOM e con le competenti autorità comunitarie, il Ministero dello sviluppo economico sta definendo gli aspetti relativi alla disciplina del servizio universale per i prossimi anni, che dovrà essere espletato con nuove modalità che prevedano una piena correlazione tra ricavi e costi sostenuti. ». Inoltre, ha ricordato il Ministro, « il secondo adempimento attiene alla Convenzione tra Cassa depositi e prestiti e Poste Italiane per la raccolta postale: è già in corso di rinegoziazione la convenzione che regola i rapporti tra Poste Italiane e Cassa Depositi e Prestiti per la raccolta postale con garanzia dello Stato sul territorio nazionale, scaduta nel 2013. I contenuti andranno trasferiti in un contratto pluriennale che già nei prossimi mesi verrà definito e perfezionato. »

Al riguardo, segnala che, con lo svolgimento del servizio universale e con la gestione del risparmio postale, la società Poste adempie a funzioni che possono essere definite di interesse pubblico; rileva quindi la necessità che il rappresentante del Governo fornisca garanzie sulle modalità con le quali queste funzioni saranno assolte, una volta che nel capitale della società saranno entrati soci privati. In

particolare, invito al rappresentante del Governo a valutare procedure di verifica degli obblighi del servizio universale più stringenti di quelle attuali.

Nicola BIANCHI (M5S) esprime il proprio disaccordo riguardo alla privatizzazione della società Poste italiane, per il rischio che questa possa risolversi, al pari di quanto avvenuto in passato, in un beneficio per alcune cordate imprenditoriali, piuttosto che in un beneficio per il Paese. Preannuncia pertanto che il proprio gruppo intende presentare una proposta di parere contrario sullo schema in esame. Osserva in proposito che l'articolo 23-bis del decreto-legge che ha avviato il processo della *spending review* sotto il Governo Monti, era espressamente previsto che una parte dei proventi derivanti dalle dismissioni della partecipazioni statali in aziende pubbliche fosse destinata, piuttosto che alla riduzione del debito, al pagamento dei debiti insoluti della Pubblica amministrazione, che costituirebbe una misura indispensabile per il sostegno delle aziende in crisi. Tuttavia nello schema in esame non vi è alcuna previsione di destinazione dei proventi al pagamento dei debiti delle amministrazioni pubbliche. Osserva, inoltre, che non vi è alcun obbligo, all'interno del provvedimento, sulla pubblicità dei dati come previsto dal codice dell'amministrazione digitale. Osserva che non sono ancora state esplicitate le modalità della privatizzazione e che non è chiaro quale settore sarà maggiormente interessato alla vendita, con il rischio che possa rimanere di proprietà statale il settore della società Poste che attualmente registra maggiori perdite. Pur ritenendo positiva l'acquisizione da parte dei dipendenti di quote azionarie, rileva che tale operazione desta perplessità in relazione alla possibilità che l'ingresso di rappresentanze di dipendenti nel consiglio di amministrazione potrebbe amplificare dinamiche clientelari. Per tutti questi motivi ribadisce che secondo il proprio gruppo dovrebbe essere espresso parere contrario sullo schema di decreto in esame.

Ivan CATALANO (M5S), nel concordare con il relatore sull'opportunità di utilizzare le risorse rivenienti dalla dismissione di quote dello Stato nel capitale di Poste ad interventi per la realizzazione di infrastrutture materiali e immateriali, osserva che sarebbe necessario che Poste avesse la licenza bancaria, al fine di poter essere sottoposta al controllo della Banca d'Italia.

Paolo COPPOLA (PD) giudica necessario che la Commissione fornisca al Governo un ordine di priorità nella scelta delle modalità di dismissione, indicando come soluzione prioritaria un'offerta pubblica di vendita rivolta alla generalità dei risparmiatori e, solo nel caso in cui questa non si rivelasse sufficiente a collocare la totalità delle azioni, si ricorresse anche alla vendita ad investitori istituzionali, per i quali è necessario incaricare un *global coordinator*, con i connessi oneri.

Michele MOGNATO (PD) nel condividere le osservazioni formulate dal relatore, giudica necessario che si ponga una particolare attenzione alle modalità di privatizzazione della società, dal momento che in passato alcune privatizzazioni hanno dato luogo a forti criticità di cui ancora oggi si discute. Giudica inoltre opportuno che vengano date rassicurazioni sul mantenimento del controllo azionario da parte dello Stato, anche al fine di garantire l'espletamento del servizio pubblico cui Poste è chiamata. Quanto alla partecipazione dei dipendenti alla gestione della società attraverso l'acquisizione di quote dell'azionariato, giudica opportuna una forma di coinvolgimento dei dipendenti, ma non ritiene appropriato che tale coinvolgimento si configuri come una vera e propria forma di cogestione, in analogia al modello adottato in Germania. Esprime in ultimo preoccupazioni riguardo alla possibilità che dalla società vengano scorporati e ceduti i settori più produttivi e chiede al Governo rassicurazioni riguardo al possibile ingresso di soci privati che svolgano attività coincidenti con alcune di quelle svolte da Poste, come ad esempio

accadrebbe nel caso di istituti bancari. Ciò infatti, da un lato, determinerebbe la presenza nel capitale di Poste di possibili concorrenti, dall'altro, potrebbe avere un'incidenza negativa sull'espletamento del servizio postale.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), anche alla luce del dibattito finora svolto nel corso delle audizioni che si sono tenute nell'ambito dell'esame del provvedimento, osserva che, pur rimanendo l'abbattimento del debito un obiettivo importante per l'azione di Governo, dovrebbe essere fatta una più compiuta riflessione sulla possibilità di impiego di parte delle risorse rivenienti dalle privatizzazioni in investimenti che generino sviluppo. Ritiene infatti che il tema centrale sul quale il Governo dovrebbe basare la propria azione è costituito dalla definizione della politica industriale che si intende perseguire riguardo alle attività di aziende che offrono servizi innovativi, quali quelli connessi all'agenda digitale e allo sviluppo delle reti di nuova generazione.

Diego CRIVELLARI (PD) giudica opportuno che vengano definite compiutamente ed in modo equilibrato le modalità di compartecipazione dei lavoratori alla gestione aziendale, al fine di evitare eventuali ostacoli, dal momento che tale modello, a differenza di quanto avviene in altri Stati quali la Germania, non appartiene alla cultura aziendale del Paese.

Il sottosegretario Antonello GIACOMELLI, nel sottolineare la complessità della procedura in esame, che investe le competenze di numerosi soggetti istituzionali, sottolinea che l'intento del Governo è quello di mantenere il 60 per cento delle quote della società non solo in questa fase, ma in via definitiva e rassicura la Commissione che non seguiranno successive operazioni di privatizzazione che mettano a rischio il controllo dello Stato su Poste italiane. Nell'evidenziare che Poste rappresenta una realtà aziendale che si è profondamente trasformata nel corso dell'ultimo decennio e che è riuscita a racco-

gliere un elevatissimo grado di fiducia da parte degli utenti, giudica fondamentale che non si proceda allo scorporo di rami d'azienda, perché questo potrebbe pregiudicare la valutazione estremamente positiva di cui il gruppo Poste, nel suo complesso gode. Sottolinea, quindi, che con la privatizzazione non si intende alterare la fisionomia della società e non si mette a rischio il ruolo fondamentale che la società svolge nell'ambito dei servizi postali. Manifesta la propria disponibilità ad approfondire le questioni poste nel corso del dibattito, e in particolare i limiti e i vincoli che si intendono stabilire riguardo ai soggetti che potrebbero entrare nel capitale di Poste e le modalità di impiego delle risorse derivanti dalla cessione di una quota di minoranza di tale capitale. Riguardo a tale ultima questione osserva che l'intervento di abbattimento del debito libera risorse in forma strutturale, mentre l'utilizzo diretto dei proventi della cessione delle azioni per interventi espansivi ha il carattere di un intervento *una tantum*, che esplica il proprio effetto benefico solo nell'arco temporale in cui l'investimento viene operato. Ritiene pertanto che le finalità di abbattimento del debito e di rilancio dell'economia non siano tra loro in contrasto; in ogni caso condivide l'esigenza di un'ulteriore riflessione su questo aspetto tanto rilevante. Segnala, infine, che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni è stata sollecitata riguardo alla fissazione dei parametri necessari alla definizione, da parte del Ministero dello sviluppo economico, degli obblighi di servizio universale per i prossimi anni e dei relativi oneri, che costituisce un elemento fondamentale anche in relazione alla definizione dell'operazione di privatizzazione. Ritiene pertanto che in tempi rapidi sarà possibile mettere le competenti Commissioni parlamentari a conoscenza delle valutazioni dell'Autorità.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito ad altra seduta.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante determinazione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di ENAV Spa.
Atto n. 78.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che la Commissione Bilancio ha espresso i propri rilievi sul provvedimento nella seduta dell'11 marzo scorso. Procede quindi, in sostituzione del relatore, onorevole Piso, che non ha potuto partecipare alla seduta, a svolgere la relazione introduttiva.

Fa presente, in via preliminare, che la Commissione è chiamata a esprimere il proprio parere sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante determinazione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia nel capitale di ENAV Spa. Segnala che il 100 per cento del capitale della società, non quotata, è attualmente detenuto dal Ministero dell'economia.

Osserva che, in analogia a quanto previsto per lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri relativo ai criteri di privatizzazione di Poste Italiane Spa, lo schema di decreto in esame è predisposto ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge n. 481 del 1995 recante Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità. Fa presente, come già ricordato con riferimento al precedente schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, tale disposizione prevede che per la privatizzazione dei servizi di pubblica utilità, il Governo definisca i criteri per la privatizzazione di ciascuna impresa e le relative modalità di dismissione e li trasmetta al Parlamento ai fini

dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

Rileva che, sulle modalità di privatizzazione, la relazione illustrativa richiama il decreto-legge n. 332 del 1994 recante Norme per l'accelerazione delle procedure di dismissione di partecipazioni dello Stato e degli enti pubblici in società per azioni. Ricorda che tale provvedimento ha individuato due specifiche modalità attraverso le quali effettuare la vendita delle partecipazioni: l'offerta pubblica di vendita e la trattativa diretta con i potenziali acquirenti. È stata prevista anche la possibilità di effettuare la cessione mediante ricorso contestuale ad entrambe le procedure. Per ogni singola operazione è stata demandata ad un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri la scelta della modalità di vendita tra quelle indicate nel decreto-legge.

Passando all'illustrazione dei contenuti del provvedimento, fa presente che l'articolo unico dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dispone, al comma 1, l'alienazione di una quota della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze in ENAV S.p.A. (Società Nazionale per l'Assistenza al Volo) che determini comunque il mantenimento di una partecipazione dello Stato al capitale di ENAV non inferiore al 51 per cento. A tale proposito osserva che la relazione governativa evidenzia che l'articolo 691-*bis* della parte aeronautica del codice della navigazione indica l'ENAV come *provider* di servizi di traffico aereo qualificandola come « società pubblica » e che pertanto viene disposto il mantenimento in capo allo Stato di una partecipazione maggiore o uguale al 51 per cento in modo da mantenere il controllo assoluto della società. Il comma 2 prevede che l'alienazione della partecipazione possa essere effettuata anche in più fasi e attraverso il ricorso, anche congiunto, a un'offerta pubblica di vendita e/o a una trattativa diretta da realizzare attraverso procedure competitive rivolte a soggetti che rispettino i requisiti previsti dal Regolamento (UE) n. 1035/2011.

Sottolinea che tale regolamento stabilisce i requisiti generali per la fornitura di servizi di navigazione aerea e prevede, tra l'altro, relativamente agli assetti proprietari e all'organizzazione, l'adozione di tutte le misure necessarie per prevenire qualsiasi situazione di conflitto di interessi che possa compromettere l'imparziale ed oggettiva fornitura dei servizi del traffico aereo. Inoltre il regolamento (Allegato II) richiede che i fornitori di servizi di traffico aereo comunichino all'autorità nazionale di vigilanza: il loro *status* giuridico, la loro struttura proprietaria e qualsiasi accordo che possa avere un'incidenza significativa sul controllo delle loro attività; gli eventuali collegamenti con organizzazioni che non operano nel settore della fornitura di servizi di navigazione aerea, comprese le attività commerciali alle quali partecipano direttamente o attraverso imprese collegate, che rappresentano più dell'1 per cento delle loro previsioni di entrate; tutte le modifiche di qualsiasi singola partecipazione azionaria che sia pari o superiore al 10 per cento del capitale azionario totale. Il comma 2 prevede inoltre, nel caso di alienazione della partecipazione tramite offerta pubblica di vendita, che essa dovrà essere rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia, inclusi i dipendenti di ENAV S.p.A. e delle sue controllate, e/o a investitori istituzionali italiani e internazionali. Evidenzia quindi che nella relazione governativa allo schema si indica come percorso prioritario quello della realizzazione di una offerta di largo mercato sui mercati internazionali.

Ricorda che l'ENAV è la società a cui lo Stato demanda la gestione e il controllo del traffico aereo civile in Italia, nonché gli altri servizi essenziali per la navigazione, nei cieli italiani e negli aeroporti civili nazionali. Il bilancio dell'ENAV per l'anno 2012, approvato il 16 maggio 2013, ha chiuso con un utile netto di 46 milioni di Euro, che depurato dell'effetto del rimborso IRES, evidenzia un risultato positivo di 23 milioni di euro, con un incremento di 10,6 milioni di Euro rispetto all'esercizio 2011. In base ai dati forniti dal Ministro dell'economia nell'audizione resa di

fronte all'8^a Commissione Lavori pubblici e comunicazioni del Senato nella seduta del 12 febbraio 2014, «l'ENAV presenta ricavi di oltre 800 milioni e risultati reddituali positivi e in crescita negli ultimi anni. La società è ben patrimonializzata (il patrimonio netto è di circa 1,3 miliardi), e presenta una solida struttura finanziaria. ENAV e le sue controllate occupano circa 4.200 dipendenti».

Fa presente che l'attività svolta dall'ENAV è indirizzata con contratti di programma e di servizio ed è finanziata mediante le tariffe aeree di rotta e di terminale, corrisposte dai Vettori. Il contratto di servizio, in base all'articolo 9 della legge n. 665 del 1996, ha durata almeno triennale, regola le prestazioni, definisce i servizi di rilevanza sociale che l'ENAV è tenuto ad erogare in condizioni di non remunerazione dei costi e ne stabilisce i corrispettivi economici e le modalità di erogazione; definisce altresì gli *standard* di sicurezza e di qualità dei servizi erogati, anche in base alla normativa comunitaria; definisce le sanzioni per i casi di inadempienza. Sullo schema di contratto di servizio non è previsto il parere parlamentare. L'ultimo contratto di servizio stipulato è quello relativo al periodo 2007-2009, registrato alla Corte dei conti il 12 marzo 2012. Il contratto di programma ha per oggetto i servizi e gli investimenti finanziati attraverso le tariffe applicate ai vettori. Ricorda che sul contratto di programma 2007-2009 la IX Commissione della Camera dei deputati ha reso parere favorevole nella seduta del 21 dicembre 2011 ed è poi stato registrato alla Corte dei conti il 7 agosto 2012 e che sono in corso di predisposizione i contratti di programma e di servizio per il triennio 2010-2012.

Ricorda in ultimo che a livello dell'Unione europea è in corso il processo di coordinamento dei vari operatori del traffico aereo per la realizzazione del cosiddetto «cielo unico europeo», cui partecipa attivamente l'ENAV. Ricorda che la normativa comunitaria del Cielo unico europeo da un lato definisce il futuro assetto del sistema di gestione del traffico aereo e,

dall'altro, stabilisce quelli che saranno i target tecnologici, qualitativi, economici ed ambientali a cui tutti i fornitori di servizi dovranno attenersi, in particolare un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea che introduce di fatto un nuovo sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche del settore del controllo del traffico aereo, di cui ai Regolamenti comunitari n. 691/2010 e n. 1191/2010.

Segnala che in questo quadro, l'ENAV, tra le altre cose, partecipa inoltre al progetto SESAR (*Single European Sky ATM Research*) lanciato dalla Commissione Europea per fornire al «Cielo Unico» gli elementi tecnologici innovativi che permettano la realizzazione di un nuovo sistema di gestione del traffico aereo interoperabile.

Giudica infine opportuno richiamare che, in attuazione dei principi del Cielo unico europeo, che prevede la realizzazione di blocchi funzionali di spazio aereo, l'Italia ha firmato il 12 ottobre 2012 a Limassol (Cipro) l'accordo internazionale per il progetto Functional Air Block (FAB) Blue Med tra Italia, Cipro, Grecia e Malta per la realizzazione di uno spazio aereo transnazionale esteso a tutto il Mediterraneo Sud-Orientale. Rammenta che il progetto FAB Blue Med è promosso e coordinato dall'ENAV e ne è stata avviata la fase di attuazione con l'ENAC, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Aeronautica militare e sottolinea che il Consiglio dei ministri del 29 ottobre 2013 ha approvato il disegno di legge per la ratifica e l'esecuzione dell'Accordo.

Paolo Nicolò ROMANO (M5S) esprime la contrarietà del gruppo del Movimento 5 Stelle al provvedimento in esame in ragione di quanto disposto dall'articolo 691-bis del codice della navigazione, che prevede che i servizi di navigazione aerea siano espletati da ENAV in quanto società pubblica. Osserva, pertanto, che l'alienazione, anche di quote di minoranza, può compromettere la natura pubblicistica

della società a favore di logiche di mercato. Inoltre evidenzia che le stime dei proventi derivanti dall'alienazione del capitale di ENAV sono di importo così modesto da non giustificare i rischi di una sua privatizzazione. Ricorda infatti che ENAV, pur in un contesto domestico particolarmente difficile, per la perdurante crisi della compagnia Alitalia, è riuscita a conseguire un utile netto di 46 milioni di euro, di cui 23 milioni per il rimborso dell'IRES, importi che, se sommati agli ammortamenti finanziari sostenuti per la mancata erogazione da parte dello Stato degli oneri derivanti dal contratto di servizio e ai crediti divenuti inesigibili per il fallimento di due vettori italiani, avrebbero comportato un utile di quasi 50 milioni di euro in una situazione contingente di forte crisi economica. Rileva che, nella determinazione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di alienazione del capitale di ENAV, non sono previste limitazioni sulle caratteristiche dei soci subentranti, con il conseguente rischio che possano acquistare quote di capitale soggetti in potenziale conflitto di interessi con le funzioni di pubblico servizio svolte dall'azienda, e che non sono previsti limiti massimi alla partecipazione azionaria. Osserva che sono altrettanto assenti indicazioni riguardanti la nuova *governance* che deriverebbe dall'ingresso dei nuovi soci privati, e quella per un efficace modello di azionariato diffuso tra i dipendenti con relativo percorso che possa condurre un rappresentante dei lavoratori all'interno del Consiglio di Amministrazione. Giudica inoltre discutibili le tesi sostenute, nel corso dell'audizione, dall'amministratore unico di ENAV SpA, volte a dimostrare l'impossibilità di competere in mercati internazionali in presenza del solo azionista pubblico. Ricorda al riguardo che l'ENAV con l'assetto societario attuale è riuscita ad acquisire una *leadership* mondiale con *partnership* e commesse internazionali. In ultimo, anche alla luce dell'istituzione e della recente operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti, giudica improrogabile il riordino delle competenze di regolazione del settore del-

l'aviazione civile, attraverso un riassetto complessivo volto ad affidare le funzioni di definizione del quadro normativo e di esercizio del controllo direttamente all'Autorità di regolazione dei trasporti e quelle di tipo gestionale ad un unico e diverso soggetto che unifichi le competenze attualmente svolte da ENAV S.p.A., ENAC e Assoclearance. Per tutte le ragioni indicate ribadisce la valutazione contraria del proprio gruppo sullo schema di decreto in esame.

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

La seduta termina alle 14.30.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.15 alle 15.30.

ALLEGATO 1

5-01144 Rubinato: Modalità di realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Venezia-Trieste.

5-02098 Moretto: Modalità di realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Venezia-Trieste.

TESTO DELLA RISPOSTA

La nuova linea AV/AC « Venezia-Trieste » fa parte del Corridoio Mediterraneo 3 « Lione-Trieste-Divača/Koper-Divaca-Lubiana-Budapest-confine Ucraino » ed è inserita nella lista delle opere strategiche di Legge Obiettivo.

Il tracciato della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste ha una estensione di circa 156 km, e il suo sviluppo interessa il territorio delle regioni del Veneto e del Friuli Venezia Giulia, con un costo/km medio inferiore ai 50 milioni di Euro, in linea con i costi delle altre tratte AV realizzate e/o in corso di realizzazione.

Al fine di consentire la realizzabilità dei grandi progetti infrastrutturali, è prassi consolidata di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) suddividere gli interventi più rilevanti in tratte funzionali, con individuazione di interventi prioritari e finanziariamente sostenibili, da realizzare progressivamente nel tempo. Tale impostazione è peraltro condivisa dalla Corte dei conti.

In coerenza con questa strategia nel dicembre 2010 RFI ha presentato, per l'approvazione in procedura di Legge Obiettivo, quattro « distinti » Progetti Preliminari relativi rispettivamente alle tratte:

Venezia Mestre – Aeroporto Marco Polo;

Aeroporto Marco Polo – Portogruaro;

Portogruaro – Ronchi dei Legionari;

Ronchi dei Legionari – Trieste.

Ogni Progetto presentato è funzionalmente indipendente, produce benefici diretti ed è realizzabile mediante sub-lotti funzionali secondo una priorità temporale stabilita in base allo specifico studio trasportistico sviluppato per l'intera linea AV/AC Venezia-Trieste.

A fronte di tale suddivisione funzionale, nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, la Commissione Speciale V.I.A, al fine di valutare complessivamente gli impatti di tipo ambientale derivanti dalla realizzazione dell'opera, ha richiesto la redazione di un unico « ...quadro di riferimento programmatico progettuale e ambientale... » riferito all'intera tratta da Venezia a Trieste. Quanto sopra anche a seguito di una verifica sugli indirizzi procedurali adottati in ambito europeo, dalla quale è emerso che la maggior parte dei Progetti comunitari relativi ai Corridoi fondamentali sono normalmente suddivisi in tratte e sub-lotti funzionali (ad esempio il Quadruplicamento Verona-Fortezza per il quale è stato predisposto il Progetto Preliminare di soli 3 Lotti su 6).

RFI ha ottemperato a tale richiesta, e nel giugno 2012 ha pubblicizzato sui quotidiani l'avvenuto deposito del documento « Sistema Conoscitivo Unitario » propedeutico al riavvio della procedura VIA dei quattro Progetti Preliminari.

Nel corso del 2012, su mandato del Commissario Straordinario, è stato predisposto da RFI uno studio per esaminare la fattibilità di un tracciato AV/AC alternativo, in affiancamento alla linea ferroviaria

esistente tra Mestre e Portogruaro (tratto regione Veneto). La velocità di tracciato della nuova linea è stata impostata a 250 km/h. Tale Studio di Fattibilità presenta, ovviamente, un grado di approfondimento inferiore a quello del Progetto Preliminare 2010, e il suo eventuale affinamento progettuale dovrà essere preventivamente esaminato e valutato dalle competenti strutture del MIT.

Si precisa che anche la soluzione in affiancamento alla linea attuale, sviluppata per il tratto Veneto da Venezia Mestre a Portogruaro, salvaguarda comunque il tracciato AV da Portogruaro a Trieste, avendo standard prestazionali sufficienti a garantire servizi di tipo AV/AC.

Il tracciato dello Studio di fattibilità in affiancamento alla linea ferroviaria esistente nel tratto Veneto è alternativo al tracciato dei progetti delle tratte « Venezia Mestre-Aeroporto Marco Polo » e « Aeroporto Marco Polo-Portogruaro », presentati nel 2010 e attualmente sottoposti all'*iter* procedurale per l'approvazione del CIPE.

Nel concludere, informo che si è in attesa del parere della Commissione VIA per definire compiutamente l'istruttoria sui richiamati progetti preliminari, con riserva di procedere agli eventuali affinamenti progettuali, richiesti anche dalla Giunta della regione Veneto (D.G.R. del 3 ottobre 2013).

ALLEGATO 2

5-01224 Liuzzi: Malfunzionamenti nei servizi su gomma, sostitutivi di quelli ferroviari, nella tratta Nova Siri-Potenza.

5-01855 Liuzzi: Gravi carenze organizzative e finanziarie del trasporto pubblico locale ferroviario, con particolare riguardo alla regione Basilicata.

TESTO DELLA RISPOSTA

Rispondo congiuntamente alle interrogazioni n. 5-01224 e n. 5-01855 dell'onorevole Liuzzi ed altri, in quanto vertono su analogo argomento, che pertiene alla delicata questione del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alla regione Basilicata.

Premetto che la problematica del trasporto pubblico locale costituisce una delle priorità per il Governo, considerato che la collettività, soprattutto in momenti di crisi come l'attuale, avverte sempre più la necessità di poter usufruire di mezzi pubblici di trasporto.

Per quanto riguarda gli specifici rilievi avanzati dagli onorevoli interroganti, devo inoltre ricordare che a normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997) la programmazione e la gestione dei servizi ferroviari regionali, che assicurano principalmente la mobilità della clientela pendolare, sono di competenza delle singole regioni. Queste disciplinano i rapporti con Trenitalia con da specifici Contratti di Servizio, che definiscono, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili, nonché i relativi standard qualitativi ed i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

Pertanto, e con riferimento al caso di specie, il numero dei treni regionali e dei servizi gommati sostitutivi – che assicurano il collegamento lungo la direttrice

Sibari-Metaponto-Potenza – nonché l'articolazione dei rispettivi orari di arrivo/partenza, sono stabiliti dalle regioni Calabria e Basilicata.

Relativamente ad alcuni specifici rilievi posti dagli onorevoli interroganti, Ferrovie dello Stato, interessata al riguardo, ha fatto presente che al fine di agevolare la mobilità dell'utenza diretta verso il capoluogo lucano, proveniente anche dalla stazione di Nova Siri-Rotondella, è stato già disposto l'anticipo di tre minuti della partenza da Sibari del servizio sostitutivo gommato RC502, che attualmente parte alle 5 anziché alle 5.03, con arrivo a Metaponto alle 6.30 anziché alle 6.33, accordando, contemporaneamente, un comparto di 10' al servizio sostitutivo gommato PZ200, in partenza da Metaponto alle ore 6.35.

Ferrovie dello Stato ha altresì rappresentato che nei primi mesi del 2013 il treno regionale 3591 che parte da Potenza alle 17.15, con arrivo a Metaponto alle 18.46 ha fatto registrare indici di puntualità mediamente superiori al 92 per cento; alcune flessioni nella regolarità del servizio si sono invece verificate durante il mese di ottobre 2013 a causa di un allagamento sulla tratta Metaponto-Taranto, che ha determinato una interruzione temporanea della linea Potenza-Taranto.

Più in generale, ricordo che la materia del trasporto pubblico locale – nell'ambito del più complessivo processo di liberaliz-

zazione dei servizi pubblici locali ed in considerazione della necessità di un coordinamento tra le regioni e lo Stato – di recente è stata interessata da un percorso normativo finalizzato all'efficientamento e alla razionalizzazione dei servizi stessi (vedasi l'articolo 1, comma 301, della legge 28 dicembre 2012 n. 228).

In particolare, tale disposizione, nel riscrivere l'articolo 16-*bis* del precedente decreto-legge n. 95 del 2012 («*Spending review*»), ha previsto, a decorrere dal 2013, l'istituzione del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario.

Tale norma ha lo scopo di incentivare le regioni a riprogrammare i servizi, tra l'altro individuando e riducendo quelli scarsamente utili e sovrapposti, o prodotti con modalità eccessivamente onerosa in relazione alla domanda esistente.

Detta riprogrammazione deve avvenire secondo criteri oggettivi di efficientamento e razionalizzazione, uniformi a livello nazionale (definiti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 2013), quali:

un'offerta di servizio più idonea, efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;

il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;

la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;

la definizione dei livelli occupazionali appropriati;

la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

Tale meccanismo, superando la cristallizzazione dei servizi storici e della spesa storica, consentirà la progressiva rispon-

denza tra offerta e domanda di trasporto: in tale ottica potranno essere correttamente valutati gli interventi di carattere strutturale proposti dagli onorevoli interroganti.

Al MIT, peraltro, compete di verificare, anche per il tramite dell'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 244 del 2007, che la regione proceda alla riprogrammazione dei servizi, secondo i predetti criteri, al fine di ovviare alle criticità riscontrate dall'utenza.

Gli esiti della verifica sono prodromici al riparto, tra le regioni a Statuto ordinario, delle somme stanziare sul citato Fondo, essendo prevista – qualora una regione non proceda all'efficientamento ed alla razionalizzazione richiesti – una penalizzazione pari al massimo al 10 per cento delle risorse alla stessa destinate.

Tanto premesso, si informa che la regione Basilicata ha regolarmente prodotto la documentazione afferente la riprogrammazione e che gli Uffici competenti di questo Dicastero provvederanno a verificarne gli effetti nel corso dell'esercizio dell'anno 2014.

Ricordo inoltre che la legge di stabilità 2014 è ulteriormente intervenuta in materia di TPL, prevedendo in particolare:

un incremento del Fondo destinato al miglioramento della mobilità dei pendolari – pari a 300 milioni di euro per l'anno 2014 ed a 100 milioni di euro, per ciascuno degli anni 2015 e 2016 – da destinare, tra l'altro, all'acquisto di materiale rotabile su gomma e al materiale rotabile ferroviario, (articolo 1, comma 83);

la definizione dei costi standard (articolo 1, comma 84): proprio su tale questione è stata convocata il 21 novembre 2013, in seduta straordinaria, la Conferenza Unificata: conseguentemente, tenuto conto che la determinazione dei suddetti costi standard rappresenta un passaggio indispensabile alla razionalizzazione del settore stesso, è stato costituito, ed è operante, un gruppo di lavoro con la partecipazione di tutti i soggetti istituzionali interessati. Nel contempo, comunque, rassicuro che i competenti uffici del MIT

stanno predisponendo il decreto di cui al citato articolo 1, comma 84, che – previa intesa in Conferenza unificata – definirà i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi;

una più equa ed efficiente distribuzione delle risorse, prevedendo che una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale sia ripartita tra le regioni sulla base del costo standard di produzione dei servizi (articolo 1, comma 85).

ALLEGATO 3

5-01402 Tino Iannuzzi: Studio di fattibilità per il ripristino della linea ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro.

TESTO DELLA RISPOSTA

La problematica oggi all'esame, relativa alla linea Sicignano degli Alburni-Lagonegro, è stata già oggetto, come è noto, di diversi atti di sindacato ispettivo.

In merito, Rete ferroviaria Italiana (RFI) ha evidenziato di aver provveduto a redigere lo studio di fattibilità con lo scopo di valutare la stima dei costi di ripristino dell'infrastruttura nell'ipotesi di riapertura della linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro, chiusa all'esercizio ferroviario dal 1987, e dei successivi relativi costi di gestione.

La linea ferroviaria, a singolo binario e non elettrificata, già prima della dismissione aveva delle restrizioni di esercizio con limitazioni di sagoma, di lunghezza e di peso dei convogli e, in alcuni punti, di velocità.

Lo stato della linea evidenzia il livello di degrado derivante dal lungo periodo di abbandono. La sede ferroviaria è completamente ricoperta di vegetazione. Le caratteristiche del corpo ferroviario non rispondono alle attuali prescrizioni normative.

L'armamento deve essere completamente sostituito. Gli impianti e gli apparati di stazione sono divelti e il loro stato di degrado non ne consente il recupero.

Sono completamente assenti opere di regimentazione idraulica.

I fabbricati viaggiatori sono per la quasi totalità in pessimo stato di conservazione e presentano dissesti statici evidenti. Le gallerie ferroviarie si presentano in condizioni statiche assai diverse: quelle del tratto iniziale sono in buono stato, mentre quelle del tratto compreso fra Montesano e Lagonegro presentano un'ampia serie di dissesti e cedimenti

importanti, con perdita di sezione. Gli interventi consistono nell'adeguamento infrastrutturale, nonché nell'adeguamento delle nicchie secondo le nuove prescrizioni di RFI.

Nello studio di fattibilità è stata assunta a base l'ipotesi di ripristinare la linea con le caratteristiche di transitabilità esistenti nella fase del suo esercizio, ante 1987.

Sono state inoltre prese a riferimento le seguenti ipotesi:

1. ripristino della linea ferroviaria nel sedime attuale;
2. eliminazione di tutti i passaggi a livello;
3. modifica del sistema di segnalamento ferroviario, con l'introduzione del Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT);
4. mantenimento di tutte e sole le stazioni e fermate previste nello studio di fattibilità;
5. previsione della sola presenza di pensiline in corrispondenza delle stazioni e fermate;

Infine, non sono comprese le opere esterne alla sede ferroviaria, in particolare la viabilità di accesso alle stazioni e relativi parcheggi.

A seguito delle analisi condotte, la stima dei costi del possibile ripristino della linea esistente è di circa 370 milioni di euro. Inoltre a seguito della riapertura della linea gli oneri di manutenzione ordinaria annui sono stati stimati in circa 2 milioni di euro all'anno.

Inoltre, lo studio di fattibilità prende in esame anche i costi del servizio da parte dell'impresa ferroviaria, stimati in circa 11,4 milioni di euro all'anno (che dovrebbero essere così coperti: 9,6 milioni di euro all'anno corrisposti da parte della regione all'impresa ferroviaria attraverso la sottoscrizione di un Contratto di Ser-

vizio, comprensivi del corrispettivo per il pedaggio di accesso alla rete spettante a RFI, stimato pari a 1,4 milioni di euro all'anno; 1,8 milioni di euro all'anno quali introiti stimati dalla vendita dei biglietti).

In definitiva, RFI non ha dunque ipotizzato un servizio su ferro dai tempi e dai costi convenienti.

ALLEGATO 4

5-01887 Crivellari: Mancato adeguamento del ponte ferroviario tra i comuni di Loreo e Rosolina sul Po di Brondolo, lungo la linea Rovigo-Chioggia.

TESTO DELLA RISPOSTA

In relazione a quanto segnalato dall'onorevole interrogante sono state assunte dettagliate informazioni presso Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

Per il miglioramento infrastrutturale del sistema idroviario dell'Italia del nord, sollecitato da vari Enti, in particolare al fine di pervenire ad un aumento della classe di navigabilità del corso d'acqua cosiddetto canale Po di Brondolo, la regione Veneto il 23 maggio 2012 ha indetto una Conferenza di Servizi sullo studio di fattibilità per la messa in funzione del sistema di sollevamento della campata centrale del ponte ferroviario al km 38+315 della linea Rovigo Chioggia, sul canale artificiale Po di Brondolo.

Il ponte, realizzato nel 1969, è costituito da tre travate metalliche a via inferiore in semplice appoggio aventi luci di 36 metri, quella centrale, e di 32 metri, quelle laterali.

Il ponte è provvisto di torri di sollevamento in corrispondenza delle pile per poter sollevare la campata centrale ma l'impianto di sollevamento non è mai stato realizzato.

Il franco idraulico del ponte attuale è di circa 4,7 metri e risulta quindi inferiore di 2 metri rispetto al franco idraulico necessario per consentire il transito di natanti di classe V, pari a 6,7 metri. Attualmente possono transitare natanti di classe IV che richiedono un franco idraulico di 4,4 metri compatibile con lo stato di fatto.

Al fine di pervenire ad un aumento di classe della via navigabile, la società Sistemi Territoriali S.p.A. provvede a redi-

gere, nel settembre 2007, un progetto preliminare di un nuovo ponte in variante di tracciato che consentisse di avere un franco idraulico di 6,5 metri rispetto al pelo libero dell'acqua.

Nel giugno del 2011 venne ultimata la progettazione definitiva corredata da prove e studi geotecnici. Durante il corso di tali indagini venne appurato che le opere in progetto interessavano aree utilizzate abusivamente per la discarica di rifiuti, alcune delle quali sottoposte a sequestro. Gli interventi di bonifica sono stati giudicati troppo onerosi ed incerti nei tempi, stante la indisponibilità dei siti.

Con nota del 15 aprile 2013 la Direzione Territoriale di Venezia di Rete Ferroviaria Italiana si è resa disponibile ad approfondire il progetto richiedendo uno specifico incontro, avvenuto il 12 maggio 2013, conclusosi con l'impegno di Sistemi Territoriali S.p.A. di procedere alla presentazione di elaborati idonei a descrivere compiutamente la soluzione tecnica.

Il 26 febbraio scorso, su richiesta della Direzione Territoriale di Venezia, è stato effettuato un ulteriore incontro con la regione Veneto e con detta società Sistemi Territoriali, nel corso del quale è stato presentato un documento tecnico di descrizione preliminare del sistema di fessaggio delle rotaie e di controllo dell'assetto del binario della campata mobile, riservandosi di fornire ulteriori approfondimenti e soluzioni di dettaglio in un successivo incontro che è già stato programmato per il prossimo 31 marzo.

In quella sede, oltre gli aspetti tecnici in corso di approfondimento, regione e

Sistemi Territoriali renderanno disponibili ulteriori elementi di valutazione inerenti gli oneri di esecuzione dei lavori per la realizzazione del sistema di sollevamento, i costi di gestione dello stesso e le modalità di interruzione della linea per il passaggio dei natanti che, secondo quanto finora emerso, interesserà la fascia notturna in cui c'è la sospensione dell'esercizio ferroviario.

Per completezza d'informazione evidenzio, infine, che oltre la soluzione in

variante di tracciato, è stata esaminata anche una soluzione che prevede di mantenere le travate attuali aumentando l'altezza delle pile di circa 2 metri, implicante lavori da eseguire con interruzione della linea con evidenti ripercussioni sulla circolazione.

In tal caso l'alzamento del piano ferro interesserebbe anche due viadotti in cemento armato situati ai lati del ponte metallico, con ovvie ripercussioni su costi e tempi dell'intervento.

ALLEGATO 5

5-02063 Catalano: Conseguenze per i conducenti che attraversano il confine svizzero derivanti dalla mancata indicazione su alcune patenti dei codici di abilitazione alla guida dei veicoli a due ruote.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento a quanto segnalato dall'onorevole interrogante occorre premettere che anteriormente all'entrata in vigore della prima direttiva comunitaria in materia di patenti di guida, n. 80/1263/CEE, non sussistendo l'obbligo in capo agli Stati membri di uniformità di regolamentazione in materia, in Italia l'abilitazione di categoria B comprendeva anche quella di categoria A.

Con il recepimento di detta direttiva è stato statuito che la categoria B non include più la A ed è stato indicato come termine ultimo per l'adeguamento degli Stati UE il 1° gennaio 1986.

Pertanto, ne consegue che tutte le patenti di guida di categoria B, conseguite in Italia fino al 31 dicembre 1985, includono l'abilitazione A per la conduzione di motocicli senza limitazioni di potenza e di cilindrata.

Quanto appena detto è stato confermato dalla Decisione della Commissione del 18 dicembre 2012, relativa alle equipollenze delle patenti di guida, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione Europea L19 del 22 gennaio 2013.

Tale decisione, al fine di facilitare la lettura dei documenti di guida rilasciati da tutti gli Stati UE, contempla le tabelle di equipollenza di tutte le categorie di patenti esistenti prima dell'entrata in vigore delle diverse direttive comunitarie, individuandone la corrispondenza alle categorie attualmente vigenti.

In particolare, nella tabella che riguarda l'Italia, è contemplato quanto ho appena indicato.

In merito a quanto segnalato dall'onorevole interrogante, informo che i competenti uffici del MIT sono venuti a conoscenza della innovazione normativa applicata in Svizzera solo incidentalmente attraverso le segnalazioni della problematica da parte dell'utenza.

Pertanto, il 14 febbraio scorso, i predetti uffici del MIT hanno provveduto ad informare il Ministero degli affari esteri (MAE) della decisione delle autorità svizzere di non riconoscere più, a partire dal 1° gennaio 2014, la validità delle patenti di guida italiane di tipo B, conseguite fino al 31 dicembre 1985, per la conduzione di motocicli.

Infatti, tenuto conto dei notevoli disagi che tale decisione avrebbe arrecato all'utenza, è stata richiesta la collaborazione del MAE affinché le competenti autorità svizzere fossero sensibilizzate in merito alla perdurante validità della patente in esame, auspicando una rapida soluzione della questione.

Per veicolare con la massima rapidità le comunicazioni alla competente autorità elvetica gli Uffici del MIT hanno contestualmente avvisato anche l'Ambasciata svizzera in Italia.

Il MAE ha fatto presente di aver provveduto ad informare tempestivamente l'Ambasciata d'Italia a Berna che, attraverso l'invio di una Nota Verbale del 21 febbraio scorso al Dipartimento Federale per gli Affari Esteri e attraverso contatti diretti con la Segreteria Generale del Dipartimento Federale dell'Ambiente dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni (DATEC), ha illustrato la questione

alle Autorità elvetiche dando così seguito a quanto richiesto dal MIT.

Nel concludere, per completezza d'informazione, comunico che tra Italia e

Svizzera è in corso un negoziato per la conclusione di un Accordo in materia di reciproco riconoscimento delle patenti di guida.

ALLEGATO 6

5-02082 Coppola: Malfunzionamento del sistema telematico di pagamento della quota di iscrizione annuale all'Albo degli autotrasportatori.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'onorevole interrogante, facendosi interprete delle esigenze degli operatori del settore, lamenta il malfunzionamento del sistema di pagamento elettronico delle quote di iscrizione all'Albo degli autotrasportatori che sembra comportare, secondo quanto riferisce, gravi disservizi ai danni delle imprese operanti nel settore dell'autotrasporto.

Al riguardo, informo che un'attenta analisi dei dati ricavabili dal sistema informativo del Comitato Centrale, concernente il versamento delle quote aggiornate a tutto ottobre 2013, consente di affermare che il sistema di pagamento delle quote *on line* risulta sufficientemente rispondente ad esigenze di efficienza e di pronta memorizzazione ed elaborazione elettronica dei dati relativi ai pagamenti effettuati, contrariamente a quanto accadeva con il sistema del pagamento dei bollettini postali presso gli sportelli postali, che imponevano successivi adempimenti di natura contabile con inevitabili difficoltà di tracciabilità dei flussi.

Inoltre, considerato l'arco temporale gennaio-ottobre 2013, un confronto tra il numero delle quote versate con il sistema *on line* e quello delle quote versate a mezzo bollettini postali evidenzia la netta preferenza dimostrata dall'utenza nei confronti del primo sistema.

Per ciò che concerne la necessità di una eventuale proroga del termine di versamento delle quote di iscrizione all'Albo

devo far presente che a tutt'oggi risulta pervenuta un'unica richiesta in tal senso da parte di un'associazione di categoria, senza che le rimanenti associazioni risultano aver adottato iniziative analoghe.

Per completezza di informazione comunico che il totale delle quote versate per l'anno 2014 è di n. 57.823 per un totale di euro 5.633.732,47, così suddivise:

versamento con carta di credito
n. 34.542 quote per euro 3.426.892,27;

versamento con banco posta n. 854
quote per euro 66.175,89;

versamento con banco posta impresa
n. 8.961 quote per euro 8.570,79;

versamento con postapay n. 13.466
quote per euro 1.042.093,52.

Nel concludere, faccio presente che il servizio di gestione informatica del centro elaborazione dati del Comitato centrale, affidato alla Società *Information Technology Solution S.r.l.*, per il periodo maggio/dicembre 2013 per un importo pari ad euro 130.832,46 (IVA compresa), è stato prorogato per i primi tre mesi dell'anno 2014, per un importo complessivo ed onnicomprensivo di euro 50.566,56 (IVA compresa), al fine di non pregiudicare il servizio in attesa della ricostituzione del Comitato centrale avviata il 30 dicembre 2013 e tuttora in corso.

ALLEGATO 7

5-02362 Mognato: Dubbi interpretativi riguardo alle sanzioni da comminare in caso di sosta dei veicoli su stalli a pagamento oltre l'orario autorizzato dal contrassegno.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada) ripartisce le competenze in materia di circolazione stradale tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'interno, attribuendo al primo quelle concernenti la regolamentazione e l'organizzazione della circolazione e della segnaletica, e al secondo quelle concernenti il coordinamento dei servizi di polizia stradale da chiunque espletati.

Ciò premesso, i competenti Uffici del MIT hanno nel tempo ripetutamente espresso il parere che, nel caso di sosta illimitata tariffata, il pagamento in misura insufficiente non costituisce violazione di una norma di comportamento.

In particolare, in materia di sosta, gli unici obblighi previsti dal Codice sono quelli indicati dall'articolo 157, comma 6, e precisamente l'obbligo di segnalare in modo chiaramente visibile l'orario di inizio della sosta, qualora questa sia permessa per un tempo limitato, e l'obbligo di mettere in funzione il dispositivo di controllo della durata della sosta, ove questo esista; la violazione di tali obblighi comporta la sanzione prevista dal medesimo articolo 157, comma 8, del Codice medesimo.

Orbene, la previsione di cui all'articolo 7, comma 1, lettera f), del Codice, relativa alla facoltà, da parte dei Comuni, di istituire aree di parcheggio subordinando la sosta al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo della durata, non può essere letta che in connessione con l'articolo 157, comma 6, nel senso che la violazione non può che

riferirsi alla omessa indicazione dell'inizio della sosta, ovvero al mancato azionamento del dispositivo di controllo della durata della sosta.

Dunque, nell'ipotesi di aree di parcheggio dove la sosta è tariffata e consentita per un tempo indeterminato, il protrarsi della sosta oltre il termine per il quale è stato effettuato il pagamento non si sostanzia in alcuna violazione di obblighi previsti dal Codice.

In ogni caso l'esposizione del cosiddetto « grattino », ovvero del « ticket » emesso dal dispositivo di controllo della durata della sosta, configura sia l'indicazione chiara e visibile dell'orario di inizio della sosta, sia l'azionamento del dispositivo, come contemplato dall'articolo 157, comma 6, del Codice.

Alla luce del regime normativo allo stato vigente, i competenti Uffici del MIT hanno quindi espresso il parere che il pagamento in misura insufficiente in aree ove la sosta è consentita a tempo indeterminato e subordinata al pagamento di una somma, configura unicamente una inadempienza contrattuale.

Le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese e le penali, da stabilire con apposito regolamento comunale, secondo le indicazioni e le limitazioni fornite dal Codice Civile e dal Codice del Consumo, ai sensi dell'articolo 17, comma 132 della legge n. 127 del 1997, possono essere affidate al gestore del servizio.

Al riguardo faccio presente che le somme corrisposte a titolo di penale, es-

sendo sottratte al campo di applicazione del Nuovo codice della strada, non sono soggette agli obblighi di cui all'articolo 7, comma 7, e articolo 208 del medesimo.

Informo, altresì, che non risulta alcuna situazione di conflitto interpretativo con il Ministero dell'interno: quest'ultimo, infatti, in seguito ad un riesame della propria posizione espressa nel 2003 (nota n. 3000/A/42832/103/12/2 del 26 febbraio 2003) ha successivamente condiviso la disamina della tematica svolta dal MIT (nota prot. n. 74779 del 30 luglio 2007) ed emesso una serie di pareri in tal senso (ad esempio nota n. 300/666/10/103/12/2 del 18 gennaio 2010 e la nota n. 300/A/11579/10/103/12/2 del 28 agosto 2010).

Lo stesso Ministero dell'interno, interessato in relazione all'interrogazione oggi all'esame, nel confermare quanto sopra, ha fatto presente che il parere del 2007 è stato condiviso dal Servizio della polizia Stradale del Dipartimento di Pubblica Sicurezza, che lo ha confermato in occasione di ulteriori quesiti pervenuti sull'argomento.

In definitiva, pur nella considerazione che i citati pareri risultano aver avuto ampia diffusione e pertanto, allo stato, non appaiono necessari ulteriori interventi, tuttavia, qualora si manifestasse l'evidenza di dover meglio chiarire le argomentazioni sin qui esposte, il MIT avrà cura di intervenire con le ulteriori azioni del caso.