

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Documento di economia e finanza 2014. Doc. LVII, n. 2 e Allegati (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>) ...	194
ALLEGATO 1 (<i>Proposta di parere del relatore</i>)	202
ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di parere presentata dal gruppo MoVimento 5 Stelle</i>) ...	204
ALLEGATO 3 (<i>Parere approvato</i>)	209

SEDE REFERENTE:

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle azioni di contrasto dell'evasione dell'obbligo di assicurazione dei veicoli, per favorire la circolazione dei carrelli elevatori e per contrastare le esportazioni irregolari di veicoli da demolire e le fittizie immatricolazioni di veicoli all'estero. C. 1512 Meta ed altri (<i>Esame e rinvio</i>)	198
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	201
COMITATO RISTRETTO:	
Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo	201

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 16 aprile 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso de Caro.

La seduta comincia alle 13.40.

Documento di economia e finanza 2014.
Doc. LVII, n. 2 e Allegati.
(Parere alla V Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 15 aprile 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.

Lorenza BONACCORSI (PD), *relatore*, illustra la propria proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che il gruppo MoVimento 5 Stelle ha

presentato una proposta alternativa di parere (vedi allegato 2).

Arianna SPESSOTTO (M5S) illustra la proposta alternativa di parere contrario presentata dal proprio gruppo.

Michele MOGNATO (PD), nel ringraziare la collega Bonaccorsi per l'approfondito lavoro svolto, evidenzia l'opportunità di inserire un riferimento anche alla privatizzazione di ENAV Spa, analogamente a quanto già contenuto nella proposta di parere con riferimento a Poste italiane Spa. Invita altresì il relatore a valutare se sia opportuno formulare i contenuti del parere come condizioni, anziché come osservazioni.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO de CARO esprime l'assenso del Governo sulla proposta di parere del relatore, mentre si dichiara contrario alla proposta alternativa di parere presentata dal gruppo MoVimento 5 Stelle.

Stefano QUARANTA (SEL) segnala l'esigenza di una valutazione articolata. Sottolinea in primo luogo che il DEF presentato dal Governo si colloca in un indirizzo di politiche di austerità, seguito in Europa e anche in Italia, che ha prodotto un crollo dei consumi, un incremento della disoccupazione e la diffusione di situazioni di povertà. A ciò si aggiunge lo spettro dei vincoli derivanti dal *Fiscal Compact* che comporteranno per l'Italia l'obbligo di recuperare annualmente 50 miliardi di euro per un lungo numero di anni. Rispetto a questa impostazione di fondo occorre, ad avviso del gruppo al quale appartiene, invertire la rotta. Sottolinea altresì che sono coerenti con tale impostazione anche gli interventi di privatizzazione, a suo giudizio fortemente criticabili. Osserva peraltro che, mentre la cessione di una quota di capitale di ENAV Spa può dimostrarsi funzionale a una proiezione internazionale delle attività dell'ente, nel caso di Poste si tratta di un'operazione che ha l'esclusiva finalità di fare cassa. Rileva quindi che il Programma

nazionale di riforma contenuto nel DEF non tiene affatto conto delle numerose e rilevanti osservazioni formulate dalla Commissione europea sull'Accordo di partenariato. Ritiene tale carenza tanto più grave, in quanto, per finalità importanti, il Documento in esame non chiarisce l'entità dei fondi strutturali che possono essere utilizzati e i criteri di ripartizione. Sul merito specifico degli aspetti evidenziati nella proposta di parere presentata dal relatore, ritiene che molte indicazioni siano condivisibili. Osserva infatti che, come sottolineato nella proposta di parere, il Governo ha ampiamente utilizzato su temi importanti i risultati del lavoro svolto dalla Commissione; ciò vale in particolare per il trasporto pubblico locale, ma anche per l'esigenza di recuperare una forte capacità di indirizzo da parte del Ministero nei confronti di Ferrovie dello Stato italiane Spa, sia per quanto concerne la gestione della rete sia per quanto concerne la prestazione di servizi di trasporto ferroviario. In conclusione ribadisce comunque che, al di là dei contenuti del DEF corrispondenti al proficuo lavoro svolto dalla Commissione, anche con il contributo del proprio gruppo, è assolutamente necessario modificare l'impostazione di fondo del Documento e della politica economica e finanziaria del Governo, se si intende avviare un percorso di ripresa e di crescita. Per questo preannuncia il voto contrario del proprio gruppo.

Deborah BERGAMINI (FI-PdL) pur dichiarando il proprio apprezzamento per il lavoro svolto dalla collega Bonaccorsi, preannuncia il voto contrario del proprio gruppo. Osserva infatti che il DEF 2014 è presentato in una situazione di grande incertezza, nella quale il Governo rinvia il pareggio del bilancio al 2016. Il Documento stesso si presenta come una sorta di libro di sogni da realizzare a tappe forzate, tenuto conto che molte delle scadenze che in esso sono indicate appaiono del tutto irrealistiche. Riconosce che, per quanto riguarda le materie di competenza della Commissione, il DEF raccoglie almeno parzialmente il lavoro svolto dalla

Commissione stessa, e ritiene che ciò rappresenti un elemento positivo, sebbene dovrà trovare poi effettivo riscontro negli atti che il Governo adotterà su tali materie. Per quanto concerne in particolare gli interventi infrastrutturali, rileva che il DEF reca un elenco di progetti che aggravano il divario tra Centro-Nord, da una parte, e Sud, dall'altra. Riguardo alle privatizzazioni ribadisce che il proprio gruppo non è contrario alle operazioni di privatizzazione in se stesse, ma è contrario a quelle che il Governo sta realizzando, con la finalità principale, se non esclusiva, di fare cassa. Per questo motivo i rappresentanti del proprio gruppo hanno espresso fortissime perplessità sulla cessione di quote del capitale di Poste italiane e di ENAV. La questione si ripropone per le indicazioni contenute nel DEF in merito alla privatizzazione di Grandi Stazioni Spa e di Cento Stazioni Spa. Dal Documento risulta una grande confusione sugli interventi che si vogliono adottare nel trasporto ferroviario, che comunque non sembrano in alcun modo idonei a determinare una vera liberalizzazione del settore, e non si capisce quali possano essere le finalità e gli effetti della privatizzazione delle due società sopra indicate. Il carattere di libro di sogni appare ancor più evidente per quanto riguarda le parti del DEF relative agli interventi di informatizzazione e digitalizzazione ai quali non corrisponde né un'adeguata individuazione delle risorse, né la precisa indicazione di ciò che si intende realizzare e delle modalità con cui si intende farlo. In conclusione ribadisce pertanto il voto contrario del proprio gruppo.

Paolo VITELLI (SCpI) ringrazia la collega Bonaccorsi per l'illustrazione che ha fornito alla Commissione dei contenuti del Documento e per la proposta di parere che ha elaborato. Ritiene peraltro opportuno sottolineare che il Documento in esame, a differenza di quanto accaduto finora, indica termini temporali precisi per l'attuazione degli interventi in esso prospettati. Ciò di per se stesso costituisce un'importante e apprezzabile novità. D'altra parte

le scadenze indicate appaiono spesso come assai difficili da rispettare. Per queste ragioni propone alla Presidenza e a tutta la Commissione di organizzare un'attività di monitoraggio, a scadenza mensile, per verificare se quanto programmato nel Documento sia effettivamente attuato e lo sia nel rispetto delle date stabilite dal Documento stesso. In ogni caso preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo, in ragione degli elementi positivi evidenziati dal relatore.

Michele Pompeo META, *presidente*, condivide le motivazioni del suggerimento dell'onorevole Vitelli, a cui la Presidenza cercherà di dare seguito.

Per quanto concerne la proposta di parere, esprime apprezzamento per il lavoro svolto dalla relatrice e condivide l'opportunità di sottolineare la corrispondenza tra i contenuti del DEF e il lavoro svolto dalla Commissione su materie di grande rilievo. Proprio per questa ragione invita il relatore a valutare l'opportunità di inserire, nelle parti del parere che si riferiscono ai servizi di trasporto pubblico locale e ferroviario, la richiesta al Governo di recuperare adeguate risorse da destinare al rinnovo del materiale rotabile, sia per quanto concerne il trasporto ferroviario, sia per quanto concerne quello con autobus. Ritiene altresì opportuno inserire nel parere un riferimento alla riforma del codice della strada, sulla quale la Commissione sta lavorando, in particolare al fine di evidenziare l'obiettivo di rafforzamento della sicurezza stradale. Infine, suggerisce di dedicare un'indicazione specifica alle misure volte a garantire la continuità territoriale, con particolare riferimento all'Italia meridionale e insulare.

Diego DE LORENZIS (M5S), nel rilevare che il rappresentante del Governo ha lasciato i lavori della Commissione dopo aver espresso le proprie valutazioni sulla proposta di parere del relatore e su quella alternativa del gruppo MoVimento 5 Stelle, segnala che a suo giudizio non è in alcun modo corretto integrare i contenuti della

proposta di parere con questioni sulle quali il Governo non può esprimersi.

Michele Pompeo META, *presidente*, in relazione all'osservazione del deputato De Lorenzis, sottolinea che, sotto il profilo regolamentare, la Commissione può votare i pareri di propria competenza anche in assenza del rappresentante del Governo. Dichiarò la propria sorpresa per il fatto che i rappresentanti del MoVimento 5 Stelle, con rilievi di carattere meramente formale, impediscano di introdurre nel parere indicazioni e impegni che, nell'ambito dei lavori della Commissione, in più occasioni sono stati unanimemente condivisi. Ulteriore elemento di sorpresa è il fatto che le obiezioni sulla possibilità di integrare la proposta di parere provengano da un gruppo che costantemente rivendica l'autonomia degli organi parlamentari rispetto al Governo. In ogni caso, dal momento che, nella propria funzione di garante dei lavori della Commissione, ha più volte stigmatizzato l'assenza del rappresentante del Governo e, quando i tempi dei lavori parlamentari lo hanno permesso, ha disposto il rinvio della votazione di proposte di parere a causa di tale assenza, dichiara di rinunciare alle integrazioni da lui proposte al relatore.

Mario TULLO (PD) ribadisce che la Commissione può procedere alla votazione di un parere anche in assenza del rappresentante del Governo. Proprio in coerenza con quanto evidenziato nella proposta di parere del relatore, in cui si sottolinea che i contenuti del Documento in esame recuperano importanti proposte e indicazioni provenienti dai lavori della Commissione, invita il Presidente a non rinunciare alle proprie proposte e chiede ai rappresentanti del gruppo MoVimento 5 Stelle di non insistere su obiezioni che, sotto il profilo regolamentare, sono prive di qualsiasi fondamento.

Vincenzo GAROFALO (NCD) si associa alla considerazione in base alla quale la Commissione ha in ogni caso la facoltà di votare i pareri di competenza anche in

assenza del rappresentante del Governo. Per questo invita il Presidente a non rinunciare alle proposte di integrazione da lui formulate, sulle quali a suo avviso è opportuno che si esprima il relatore.

Martina NARDI (SEL), nel ribadire il voto contrario del proprio gruppo, per le motivazioni di fondo indicate dal collega Quaranta, ritiene in ogni caso opportuno e utile che il parere proposto dal relatore sia integrato e migliorato con elementi ampiamente condivisibili. Per questo auspica che il Presidente mantenga ferme le sue proposte di integrazione.

Diego DE LORENZIS (M5S) osserva che il proprio intervento è stato male interpretato. Precisa, infatti, che era sua intenzione semplicemente far presente che la posizione espressa dal Governo avrebbe perso il proprio valore, qualora successivamente il testo del parere fosse stato modificato e integrato.

Michele Pompeo META, *presidente*, ribadisce la propria intenzione di rinunciare alle proposte di integrazione del parere da lui formulate, sulle quali la Commissione sicuramente avrà altre occasioni di esprimersi. Nel momento in cui sottolinea il proprio atteggiamento di rispetto nei confronti della proposta alternativa di parere presentata dal MoVimento 5 Stelle, di cui anche comprende in ampia misura le motivazioni, si dichiara sconcertato per le obiezioni avanzate riguardo a proposte che il MoVimento 5 Stelle ha costantemente dichiarato di condividere. Invita pertanto i rappresentanti di tale gruppo a essere coerenti sul merito delle posizioni che assumono. A titolo di esempio ricorda i numerosi interventi svolti dal deputato Bianchi sul tema della continuità territoriale. In conclusione, con riferimento al modo con cui ha finora esercitato il ruolo di Presidente, rivendica di aver sempre difeso l'autonomia della Commissione e, al tempo stesso, di aver evidenziato l'esigenza di un confronto e un'interlocuzione costanti con il Governo, in virtù dei quali, come più volte è stato sottolineato, parti importanti del DEF, nelle materie di com-

petenza della Commissione, recuperano le indicazioni fornite dalla Commissione stessa nei propri lavori.

Lorenza BONACCORSI (PD), *relatore*, ritiene opportuno precisare la propria posizione in merito a due critiche di fondo che nel corso dell'esame sono state formulate nei confronti del DEF presentato dal Governo. In primo luogo evidenza che il Documento esprime una chiara linea di politica economica, a suo giudizio interamente condivisibile, con la quale si intendono conciliare gli obiettivi di mantenimento dell'equilibrio della finanza pubblica con una vigorosa azione a sostegno della ripresa e della crescita. Per quanto concerne il rilievo in base al quale la politica infrastrutturale indicata nel DEF avrebbe l'effetto di approfondire il divario tra Nord e Sud, osserva che uno degli interventi qualificanti indicati nel Documento è l'istituzione dell'Agenzia per la coesione territoriale proprio al fine di garantire un appropriato utilizzo dei fondi strutturali, che si traduca in un potenziamento della dotazione di infrastrutture e dell'economia dei territori meridionali. Osserva infine di condividere la richiesta del collega Mognato di inserire nella proposta di parere anche un riferimento alla cessione di quote del capitale di ENAV. Riformula pertanto tale proposta, inserendo, nell'ambito delle priorità relative al settore dei trasporti, la seguente: « con riferimento alla cessione a soggetti privati di una quota di minoranza del capitale di ENAV SpA, garantire che siano mantenuti i più elevati livelli di sicurezza nella fornitura dei servizi di navigazione aerea ed effettuare la cessione con modalità tali da escludere situazioni di conflitto di interesse per i possibili acquirenti ».

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che, nel caso sia approvata la proposta di parere del relatore, deve intendersi preclusa la proposta alternativa di parere presentata dal gruppo MoVimento 5 Stelle.

Pone quindi in votazione la proposta di parere del relatore, come riformulata (*vedi allegato 3*).

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni del relatore, come riformulata (*vedi allegato 3*).

La seduta termina alle 14.40.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 16 aprile 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.40.

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle azioni di contrasto dell'evasione dell'obbligo di assicurazione dei veicoli, per favorire la circolazione dei carrelli elevatori e per contrastare le esportazioni irregolari di veicoli da demolire e le fittizie immatricolazioni di veicoli all'estero.

C. 1512 Meta ed altri.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

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 e relatore*, fa presente che la Commissione avvia l'esame in sede referente della proposta di legge C. 1512, recante alcune puntuali modifiche al codice della strada (decreto legislativo n. 285/1992). Prima di passare ad una breve illustrazione dei

contenuti, ritiene opportuno evidenziare le finalità per le quali la Commissione avvia l'esame di questo provvedimento. Evidenzia che, come ben noto a tutti, la Commissione sta esaminando, in sede di Comitato ristretto, due progetti di legge, uno di iniziativa parlamentare e l'altro di iniziativa governativa, con i quali si conferisce al Governo la delega per una riforma complessiva del codice della strada. Rileva che contemporaneamente, tuttavia, sia in sede di Ufficio di presidenza, sia nel corso dei lavori sui progetti di legge delega è stata segnalata l'opportunità di interventi precisi e circoscritti su specifiche disposizioni del codice. Sottolinea che tale esigenza è confermata dal fatto che sono state presentate e assegnate alla Commissione numerose proposte, per la precisione tredici, recanti modifiche puntuali del codice. Evidenzia che tali proposte non possono essere abbinate ai progetti di legge delega, che recano non disposizioni di contenuto specifico, ma principi e criteri direttivi per una riscrittura da parte del Governo di tutto quanto il codice. D'altra parte, non giudica opportuno, proprio nel momento in cui la Commissione è impegnata a fondo nell'esame della materia, che queste proposte, numerose e rilevanti, non siano prese in considerazione. Per questa ragione, riprendendo del resto una modalità di lavoro che era stata seguita nella precedente legislatura, fa presente che l'Ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi, sulla base di una sua proposta, ha deliberato di avviare l'esame del testo di cui è primo firmatario, al quale potranno essere abbinate le altre proposte che recano modifiche puntuali del codice.

Ritiene che l'esame di tali proposte in parallelo con l'esame dei progetti di legge delega relativi al codice della strada possa agevolare anche la definizione dei principi e dei criteri direttivi della delega. Rileva che nei lavori del comitato ristretto, attualmente in corso, accade spesso, infatti, che siano proposte integrazioni dei due testi iniziali che hanno una valenza specifica e che difficilmente potrebbero assumere la veste generale di

principi e criteri direttivi. Ritiene che tali integrazioni potrebbero confluire nel lavoro che avviamo oggi e che viceversa dal lavoro sulle modifiche puntuali del codice potrebbero emergere questioni di grande rilevanza, da inserire come principi nel testo di delega.

In ogni caso giudica evidente che le due attività che la Commissione conduce in parallelo debbano poi portare ad un risultato coerente e unitario. Osserva, infatti, nel momento in cui, dopo l'approvazione definitiva della legge delega, il Governo dovrà riscrivere mediante decreto legislativo il testo del codice, non potrà non tener conto, nella formulazione delle singole disposizioni, delle indicazioni e delle scelte che la Commissione avrà effettuato nell'esame di questa proposta di legge e delle altre che saranno ad essa abbinate.

Passando a una breve illustrazione dei contenuti del provvedimento in esame, segnala che gli articoli 1 e 2 intervengono nell'ambito della disciplina dell'accertamento della violazione dell'obbligo di copertura RC auto, prevedendo che tale violazione possa essere accertata anche tramite il confronto dei dati ricavati con dispositivi o apparecchiature di rilevamento del luogo, del tempo e dell'identificazione del veicolo con l'elenco dei veicoli non coperti da RC auto tenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previsto dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge n. 1 del 2012.

In particolare l'articolo 1 abroga il comma 3 dell'articolo 31 del decreto-legge n. 1 del 2012. La disciplina introdotta dal successivo articolo 2 direttamente nel Codice della strada differisce da quella precedente in quanto le caratteristiche dei dispositivi e delle apparecchiature di rilevamento della violazione dell'obbligo di RC auto non debbano più essere definite con decreto interministeriale (sentiti l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni IVASS e il Garante della *privacy*). In relazione ai dispositivi in questione si prevede infatti l'omologazione ovvero l'approvazione per il funzionamento in modo completamente au-

tomatico, analogamente a quanto già previsto dall'articolo 193, comma 4-ter, del Codice della strada, con riferimento ai dispositivi e alle apparecchiature lì espressamente indicate. È precisato, inoltre che la violazione delle rilevazioni circa la mancata copertura assicurativa obbligatoria tramite i suddetti dispositivi non richiede la necessaria presenza degli organi di polizia stradale.

Il comma 1-quinquies riproduce sostanzialmente quanto già disposto dai vigenti commi 4-ter, 4-quater e 4-quinquies dell'articolo 193 del codice della strada in ordine al fatto che, qualora, in base alle risultanze del raffronto dei dati, emerga che al momento del rilevamento un veicolo munito di targa di immatricolazione sia sprovvisto della copertura assicurativa obbligatoria, l'organo di polizia procedente invita il proprietario o altro soggetto obbligato in solido a produrre il certificato di assicurazione obbligatoria, pena l'applicazione della sanzione amministrativa prevista dal codice.

L'articolo 3, comma 1 rimette ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle prescrizioni tecniche per l'immatricolazione dei carrelli, definiti come veicoli destinati alla movimentazione di cose, che circolino su strada per brevi e saltuari spostamenti. Fa presente che, successivamente alla presentazione della proposta di legge, sulla medesima materia è intervenuto l'articolo 13-bis del decreto-legge n. 145 del 2013 (cosiddetto «destinazione Italia») che ha disposto che i carrelli che circolino su strada per brevi e saltuari spostamenti a vuoto o a carico siano esentati dall'obbligo di immatricolazione. Rileva che si tratta evidentemente di una soluzione alternativa a quella prospettata dalla disposizione in commento.

L'articolo 4 modifica, al comma 1, la disciplina contenuta nell'articolo 103 del codice della strada in materia di cessazione della circolazione dei veicoli sul territorio nazionale a causa di esportazione all'estero. In particolare, si prevede che, nel comunicare entro sessanta giorni al competente ufficio del Pubblico regi-

stro automobilistico l'avvenuta esportazione, l'intestatario o l'avente titolo debba restituire non solo il certificato di proprietà e la carta di circolazione, ma anche le targhe o la denuncia di smarrimento, furto o distruzione di tali documenti (modifica al comma 1 dell'articolo 103 operata dalla lettera a) del comma 1 dell'articolo 4). La tassa automobilistica continua ad essere dovuta quando non sia avvenuta la comunicazione di definitiva esportazione secondo le modalità sopra descritte. La reimmatricolazione in Italia, infine, di veicoli definitivamente esportati all'estero è consentita nel rispetto delle disposizioni vigenti per i veicoli provenienti da canali d'importazione non ufficiali e previa visita di controllo.

L'articolo 5 interviene in materia di controlli sui veicoli immatricolati in uno Stato appartenente all'Unione europea (UE) o allo Spazio economico europeo (SEE), attraverso l'introduzione di un nuovo articolo 132-bis nel codice della strada. In particolare si prevede che i soggetti residenti in Italia circolanti alla guida di veicoli immatricolati in via provvisoria o definitiva in uno Stato UE o SEE debbano essere in grado di documentare le regolari detenzione e circolazione al fine di verificare l'eventuale elusione delle disposizioni amministrative e tributarie italiane e si stabiliscono le relative sanzioni. È evidente che le disposizioni degli articoli 4 e 5 perseguono il fine di garantire la regolarità e il controllo delle operazioni di esportazione dei veicoli e della circolazione dei veicoli immatricolati all'estero. Giudica peraltro opportuna una verifica, con particolare riferimento all'articolo 5, della conformità di tali previsioni alla normativa dell'Unione europea e su questo punto ritengo che la Commissione debba acquisire l'avviso del Governo. In conclusione, la rapida illustrazione dei contenuti del provvedimento in esame dimostra come si tratti di questioni specifiche, rispetto alle quali peraltro è importante

e perfino urgente migliorare, rendendola più efficace, la disciplina attualmente prevista dal codice della strada.

La stessa considerazione può valere per le altre proposte di legge recanti modifiche puntuali del codice della strada, alle quali ha fatto riferimento nella prima parte della mia relazione. Propone pertanto che, nella prossima seduta che sarà dedicata all'esame di questo provvedimento, si proceda in primo luogo ad abbinare le altre proposte di legge assegnate alla Commissione che rechino modifiche testuali del codice della strada.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.50.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.50 alle 15.

COMITATO RISTRETTO

Mercoledì 16 aprile 2014.

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 15 alle 16.20.

ALLEGATO 1

**Documento di economia e finanza 2014.
(Doc. LVII, n. 2 e Allegati).****PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati, per le parti di competenza, il Documento di economia e finanza 2014 (Doc. LVII, n. 2) e i relativi Allegati,

premessi che:

il documento contiene un articolato programma di interventi, con precise scadenze temporali con riferimento ai tempi di attuazione, nei settori del trasporto pubblico locale, della mobilità stradale, del trasporto ferroviario, dei sistemi portuale e aeroportuale e dell'agenda digitale;

gli indirizzi relativi agli interventi da attuare tengono in ampia considerazione i lavori svolti dalla Commissione, con particolare riferimento alla riforma del codice della strada, della quale si prevede l'approvazione definitiva entro dicembre 2014, e al settore del trasporto pubblico locale, per il quale le misure che si intendono attuare corrispondono ampiamente agli elementi emersi nel corso dell'indagine conoscitiva svolta dalla Commissione e alle proposte formulate nel documento conclusivo approvato dalla Commissione stessa nella seduta dell'8 aprile scorso,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

1) valuti la Commissione di merito l'opportunità di evidenziare al Governo le

seguenti priorità relative al settore dei trasporti:

a) adottare un complesso di misure di miglioramento e rilancio dei servizi di trasporto pubblico locale, che corrispondano ai seguenti criteri fondamentali: previsione di adeguate risorse finanziarie; revisione dei criteri di ripartizione del Fondo nazionale sulla base di parametri relativi ai costi standard, all'efficienza del servizio e alla rispondenza alla domanda; apertura del mercato e aggregazione della gestione del servizio per ambiti o bacini territoriali ottimali, in coerenza con la generale riforma dei servizi pubblici locali, che il Governo intende adottare entro settembre 2014; introduzione di appropriati strumenti di intervento, anche attraverso la previsione di poteri sostitutivi da parte del Governo, per superare le situazioni di squilibrio finanziario che, a livello regionale e locale, possono pregiudicare la prestazione del servizio;

b) per quanto riguarda specificamente il servizio di trasporto pubblico ferroviario, adottare, attraverso il recupero di un adeguato potere di indirizzo da parte del Governo nei confronti delle società che gestiscono la rete e i servizi, interventi che assicurino la prestazione di un servizio idoneo, sia a livello quantitativo che qualitativo, rispetto alle esigenze dell'utenza, in particolare dell'utenza pendolare;

c) per quanto riguarda più in generale il settore del trasporto ferroviario, sviluppare, sia nell'ambito del negoziato in

sede di Unione europea del cosiddetto « IV Pacchetto ferroviario » sia a livello di normativa nazionale, un processo efficace e verificabile di separazione, in termini di bilanci e di contabilità regolatoria, tra gestore della rete ed imprese ferroviarie;

d) definire e attuare una riforma dell'ordinamento portuale, che consenta, attraverso una razionalizzazione del sistema basata, a livello territoriale, sui distretti logistici e l'introduzione di misure che permettano una maggiore flessibilità operativa e autonomia finanziaria delle Autorità portuali, il recupero di efficienza e il rilancio del settore;

e) approvare e attuare il Piano nazionale degli aeroporti, con la finalità di potenziare i collegamenti infrastrutturali degli aeroporti di rilevanza strategica, al tempo stesso superando fenomeni di frammentazione e proliferazione nel territorio di infrastrutture aeroportuali in assenza dei necessari requisiti di sostenibilità economica;

f) realizzare una politica di promozione e sostegno dell'intermodalità, per quanto concerne sia il trasporto passeggeri sia il trasporto merci; con particolare riferimento a quest'ultimo settore, dovrebbero essere adottati interventi mirati in ordine, da un lato, all'efficienza della logistica nei centri urbani e, dall'altro, al rilancio del trasporto di merci ferroviario e marittimo;

g) promuovere e sostenere l'adozione di misure per l'impiego e la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti, in considerazione del miglioramento di

efficienza che tali sistemi possono permettere in relazione alla gestione del traffico, al servizio di trasporto pubblico e alla logistica;

2) valuti la Commissione di merito l'opportunità di evidenziare al Governo le seguenti priorità relative ai settori delle poste e delle telecomunicazioni:

a) sostenere adeguatamente la piena attuazione dei Piani nazionali della banda larga e della banda ultralarga ed operare per il conseguimento degli obiettivi previsti dall'Agenda digitale europea, tenendo conto dei contenuti del rapporto « Raggiungere gli obiettivi europei 2020 della banda larga in Italia: prospettive e sfide » presentato lo scorso gennaio dal Commissario straordinario per l'attuazione dell'agenda digitale;

b) dare impulso all'attuazione tempestiva degli interventi inclusi nell'Agenda digitale, con particolare riferimento alla piena interoperabilità e integrazione delle banche dati informative delle amministrazioni pubbliche e allo sviluppo di una piattaforma nazionale per i dati aperti, alla realizzazione di una nuova anagrafe nazionale, alla fatturazione elettronica, alla realizzazione di un sistema pubblico di gestione dell'identità digitale di cittadini e imprese;

c) assicurare che l'attuazione della cessione a soggetti privati di una quota del capitale di Poste italiane Spa sia effettuata in modo da mantenere un adeguato livello qualitativo e quantitativo delle prestazioni connesse allo svolgimento del servizio postale universale e da fornire le necessarie garanzie a tutela del risparmio postale.

ALLEGATO 2

**Documento di economia e finanza 2014.
(Doc. LVII, n. 2 e Allegati).****PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE
PRESENTATA DAL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati, per le parti di competenza, il Documento di economia e finanza 2014, (Doc. LVII, n. 2) e i relativi Allegati,

premesso che:

il Documento di economia e finanza (DEF) costituisce il principale documento di programmazione della politica economica nazionale nel medio – lungo termine;

i contenuti del citato Documento sono articolati in tre sezioni: la prima espone lo schema del Programma di stabilità; la seconda contiene una analisi e le tendenze della finanza pubblica; la terza reca lo schema del Programma Nazionale di Riforma (PNR);

il documento inizia con una informazione parziale e pericolosamente fuorviante su una presunta chiusura della fase recessiva italiana nel terzo trimestre 2013. In realtà, come afferma il documento *Macroeconomic Imbalances – Italy 2014* redatto dalla Commissione Europea datato 5 Marzo 2014, al fine di monitorare il protrarsi negli anni degli eccessivi squilibri macroeconomici italiani, ci troviamo di fronte a una recessione a doppia v (*double-dip recession*), ovvero una situazione in cui a un lungo periodo di recessione, segue una ripresa illusoria che prelude una seconda recessione;

il cronoprogramma delle riforme relativo alle infrastrutture contenuto nel documento risulta di difficile applicazione.

Risulta, ad esempio, infatti difficilmente credibile l'approvazione entro il mese corrente del piano aeroporti piuttosto che la trasmissione alle Camere di una Proposta di riforma dell'offerta portuale o ancora l'approvazione della proposta di riforma del CIPE. Altrettanto irrealistica è la tempistica relativa all'Open Data, digitalizzazione e semplificazione della PA da effettuare, secondo crono programma, entro maggio 2014;

per superare i limiti di finanza pubblica e far fronte alla realizzazione di opere infrastrutturali il governo intende assicurare un maggior coinvolgimento del capitale privato, anche internazionale, nella realizzazione di tali opere. Una implementazione del modello di Partenariato Pubblico Privato avrebbe certamente come conseguenza diretta l'immediata cantierizzazione di nuove opere anche di piccola o media grandezza senza però adeguate garanzie per quanto concerne la realizzazione definitiva delle opere e la loro gestione. Spesso, infatti, gli interlocutori privilegiati di tali accordi sono società di costruzioni con scarse capacità gestionali nonché finalizzate al mero lucro e non alla valorizzazione culturale e sociale del patrimonio;

il documento contiene dei riferimenti al percorso di privatizzazioni messe in essere dal Governo. Tra le società a partecipazione diretta interessate da questa manovra rientrano Poste Italiane con l'alienazione del 40 per cento ed Enav con il 49 per cento;

in riferimento al primo, non è dato sapere, tra i settori in cui opera Poste Italiane S.p.A., ovvero tra i servizi postali, finanziari e assicurativi, quale di questi sarà maggiormente interessato dalle operazioni di vendita. Non essendo tutti i settori egualmente produttivi, si ravvisa il rischio che l'operazione arrivi a riguardare solo gli ultimi due, lasciando quello maggiormente in perdita di proprietà dello Stato;

per quanto concerne Enav, le stime dei proventi derivanti dall'alienazione del capitale della società, da versare al fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato di cui all'articolo 2 della legge 27 ottobre 1993, n. 432 per la riduzione del debito pubblico, sono di importo così modesto da non giustificare i rischi di una sua privatizzazione. A tale proposito, è sufficiente ricordare che Enav Spa in un contesto particolarmente difficile in ambito domestico, con la perdurante crisi della compagnia Alitalia, con un traffico domestico perso nell'ordine del 35 per cento dal 2008 in avanti è riuscita a conseguire un utile netto di 46 milioni di euro di cui 23 per rimborso Ires anni precedenti, che, sommato 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, avrebbe significato un utile di quasi 50 milioni di euro in piena crisi. Non risulta difficile quindi immaginare la capacità della società, con un mercato in ripresa, di generare profitto, con il possibile introito della stessa cifra senza doversi privare della totalità del capitale sociale;

poiché risulta essere totalmente assente una politica seria di lungo periodo mirante all'abbattimento del debito pubblico, tali interventi di c.d. privatizzazione rischiano di non essere risolutivi ed essere, piuttosto, controproducenti, raggiungendo risultati effimeri e assolutamente limitati temporalmente;

seppur condivisibile la necessità espressa nel documento da parte del Go-

verno di provvedere ad una rilettura di tutti gli interventi che, pur approvati prima del 2010, sono ancora fermi nella fase procedurale, non si condividono le finalità ove si afferma che non è intenzione dell'esecutivo annullare la strategicità dei singoli interventi provvedendo, bensì, ad una sola rimodulazione temporale delle risorse senza compromettere l'avvio delle opere stesse;

pur condividendo la volontà espressa dal Governo di aprire ad un dialogo con le popolazioni interessate dalla realizzazione di nuove infrastrutture, si nutrono forti dubbi sui meccanismi che caratterizzeranno tali consultazioni pubbliche e nello specifico sull'ipotesi che eventuali esiti negativi possano condurre ad una deresponsabilizzazione ed estromissione delle istituzioni locali anziché ad una rinuncia nella realizzazione dell'opera;

sempre nell'ambito dell'iter di approvazione dei progetti preliminari, risulta non del tutto condivisibile l'ipotesi di riforma del Comitato per la Programmazione Economica avanzata dal governo che potrebbe, così come strutturata, recare nocimento al patto di stabilità interno ove si prevede che qualora il progetto definitivo comporti oneri aggiuntivi, quest'ultimo venga non più sottoposto all'approvazione da parte del Cipe, bensì del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze;

nella Tabella 0 dell'allegato infrastrutture sono ancora inserite una serie di opere infrastrutturali concentrate al Centro-Nord che risultano un evidente spreco di risorse e sarebbero invece da bloccare o, quantomeno, declassare;

si tratta per lo più di grandi assi viari che attraversano più regioni, come l'autostrada Cecina-Civitavecchia cosiddetta tirrenica, l'autostrada Orte-Mestre, E78 cosiddetta autostrada dei due mari, il raccordo autostradale della Cisa A15 – Autostrada del Brennero A22 Fontevivo (Pr) – Nogarole Rocca (Vr). In altri casi si tratta di autostrade o strade che, pur

ricadenti nell'ambito di una sola regione, si presume siano di straordinaria importanza nel collegamento tra due o più tratte di maggiore rilievo come la Pedemontana veneta – Montecchio Maggiore (Vi) – Spresiano (TV); la Pedemontana Lombarda: collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse; il collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (BreBeMi); il collegamento tra la S.S. n. 11 « Padana Superiore » a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della S.S. n. 494 da Abbiategrasso fino al nuovo Ponte sul Ticino; il collegamento stradale, in variante alla S.S. 341 « Gallaratese », tra Samarate ed il confine con la provincia di Novara; il raccordo autostradale di collegamento della SP 46 « Rho-Pero » e della SS 33 del Sempione (Realizzazione di un asse principale di collegamento congiuntamente ad un sistema di 6 svincoli di interconnessione con la tangenziale ovest di Milano, l'autostrada A4 Torino-Venezia, l'autostrada A8 per Como-Varese, il nuovo polo fieristico ed il sistema della viabilità locale); la tangenziale est esterna di Milano; la bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse; l'autostrada Medio Padana Veneta – Nogara (VR)-mare Adriatico e collegamento a ovest con la A22 del Brennero. Non solo queste opere risultano confermare la loro presenza all'interno del XII allegato ma ricevono un'ulteriore spinta con la modifica della loro classificazione e il loro ricadere all'interno del *comprehensive network* o grazie al « lasciapassare » Expo, venendo ricomprese all'interno di opere destinate ad agevolare l'accessibilità stradale alla Fiera di Milano;

nella maggior parte di questi casi si tratta di veri e propri ecomostri inutili o dannosi che tolgono attenzione e fondi pubblici ad altre infrastrutture del territorio che invece dovrebbero avere la priorità. La loro inutilità è a volte mascherata da errati studi di fattibilità sul traffico o da progetti vecchi anche di decine di anni e non rispondenti più alle esigenze del

territorio e ai cambiamenti avvenuti nella viabilità. Inoltre sono spesso realizzate con il « bluff » del *project financing*: si propagandano come opere con scarsi o nulli costi pubblici ma che poi nei fatti sono un doppio esborso per i cittadini con grande guadagno dei concessionari. Non solo infatti viene deliberato un aumento delle tariffe autostradali ma poi spesso accade che i piani finanziari non siano in equilibrio e necessitino di un contributo statale come accade ad esempio per suddetto raccordo autostradale della Cisa;

ancora più preoccupanti risultano poi una serie di opere ferroviarie per la realizzazione della rete ad alta velocità quali il Terzo valico dei Giovi linea AV/AC Milano-Genova; linea AV/AC Milano-Venezia; collegamento ferroviario AV/AC con l'aeroporto Marco Polo di Venezia nonché le tratte di collegamento ferroviario AV/AC Venezia-Trieste aeroporto Marco Polo-Portogruaro; Portogruaro-Ronchi dei Legionari, Ronchi dei Legionari-Trieste; il sottoattraversamento Altavelocità Firenze; Frejus ferroviario – Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione. Si tratta di opere che richiedono consistenti fondi pubblici ma che, oltre all'evidente danno ambientale, rischiano di rivelarsi fallimentari dal punto di vista economico dato che, come nel caso, ad esempio, del Tav Torino Lione o dell'Asse Venezia-Trieste, le linee storiche non risultano saturate e le proiezioni non indicano neppure una crescita della domanda tale da giustificare tali investimenti;

per quanto concerne il settore ferroviario, sorgono dubbi sulla reale intenzione del governo di favorire una seria liberalizzazione di tutti i segmenti del mercato ferroviario, nonché una rivisitazione della *governance* del settore. Perplesità, tra le altre cose, derivanti anche dalla proposta di revisione delle procedure di approvazione dei contratti di programma sia di RFI che di ANAS. Secondo le intenzioni del Governo, suddetti contratti non dovrebbero più passare per il vaglio delle competenti commissioni parlamentari durante le fasi di stesura degli stessi

(se non per conoscenza una volta approvati definitivamente dal CIPE) e dovrebbero essere redatti direttamente rispettivamente dal Gruppo Ferrovie dello Stato e Anas, seppur nel rispetto di quanto contenuto negli atti di indirizzo elaborati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, riducendo, così, di fatto, la capacità di controllo, supervisione e i poteri di indirizzo del Governo e del Parlamento;

sempre nel settore ferroviario, risulta assolutamente non condivisibile l'intenzione del Governo di privatizzare Grandi stazioni Spa e Cento Stazioni Spa, società del gruppo Ferrovie dello Stato, chiamate a riqualificare, valorizzare e gestire rispettivamente le quattordici principali stazioni Italia e 103 stazioni ferroviarie situate nelle grandi aree urbane;

per quanto riguarda il settore stradale, tra le altre criticità, si segnala l'assenza di qualsiasi riferimento al sistema eCall di bordo;

nel documento in esame risultano del tutto assenti investimenti e interventi volti a favorire gli spostamenti su ferro, anziché su gomma, da e per i nodi intermodali;

seppur condividendo la volontà di superare la logica delle 24 autorità portuali, si ritiene necessario pensare anche ad una riforma del sistema di nomina delle stesse al fine di garantire trasparenza nelle procedure di selezione e maggiore competenza nella gestione;

appare del tutto sconveniente e non in linea con l'esito referendario del 2011, l'intenzione di liberalizzare e aprire alle potenzialità del mercato i servizi pubblici locali, tra i quali, anche il trasporto;

in termini generali, dal documento di economia e finanza e dai suoi allegati emerge il sostanziale disinteresse del Governo verso le tematiche del digitale nell'ottica del raggiungimento degli obiettivi Europa 2020. Le iniziative sull'Agenda digitale non fanno parte né delle « proposte

strutturali », né delle « misure immediate » proposte dall'esecutivo che sembra voler proseguire le fallimentari politiche seguite dai propri predecessori sia in termini di governance che in termini di risorse (insufficienti) disponibili per la realizzazione dell'Agenda digitale italiana in sintonia con gli obiettivi proposti a livello europeo;

quanto alla *governance* appare evidente la continuità con le gestioni passate nel fallimentare dialogo tra più soggetti coinvolti: cabina di regia presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri (organismo di cui non si conoscono criteri e modalità di selezione dei componenti e soprattutto risultati prodotti dalla sua istituzione); Agenzia per l'Italia Digitale (Agid) che ha iniziato ad operare da qualche mese in considerazione dell'attesa di oltre un anno per l'emanazione dello statuto della stessa, Ministero dello Sviluppo economico, regioni e altri enti quali Consip che giocano un ruolo centrale nell'attuazione degli obiettivi dell'agenda digitale. Sarebbe opportuno incentivare la semplificazione dei ruoli e delle competenze al fine di adoperare una rapida attuazione dell'agenda e tale obiettivo appare sconosciuto al DEF che si limita ad una ricognizione del fallimentare stato dell'arte;

quanto agli investimenti il quadro appare frammentario e francamente sconfortante. Si annunciano gare di Consip per 10 miliardi destinati alla digitalizzazione della PA ma non si indica da quali fonti si libereranno tali risorse; è apprezzabile sicuramente l'intendimento del Governo di inserire la digitalizzazione del Paese tra gli obiettivi tematici per la programmazione dei fondi strutturali 2014-2020 ma al momento non è dato avere evidenza di come si intendono modulare e destinare tali fondi;

ancora insufficienti appaiono le risorse destinate per il « Piano nazionale Banda Larga » (appena 120 milioni nel 2014) mentre sconcertante appare la posizione assunta sul « Piano Strategico Banda Ultralarga » rispetto al quale, considerando il fallimentare avvio nel 2013 (si

veda la situazione della Basilicata rispetto alla quale, come rilevato dal Governo, non sono state presentate offerte di cofinanziamento da parte di privati) è necessario un deciso cambio di rotta intensificando l'intervento pubblico e disponendo, senza deroghe, la proprietà pubblica delle infrastrutture realizzate. Risorse aggiuntive potranno derivare dall'allocazione dei fondi nell'ambito del programma europeo per le reti TEN-T, come indicato nel Programma delle Infrastrutture strategiche del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito del quale è destinato 1 miliardo complessivo per le infrastrutture di comunicazione. Anche in questo caso, a differenza di quanto contenuto nel DEF, sarebbe opportuno e auspicabile coordinare gli interventi con quanto già in essere;

per quanto concerne gli interventi di digitalizzazione dell'amministrazione pubblica, che viene individuata come misura incisiva anche ai fini della Spending Review, nel DEF si riconosce la necessità di accelerare l'amministrazione digitale rimuovendo gli ostacoli all'utilizzo dei si-

stemi digitali nei rapporti tra cittadini e imprese e PA e si affida tale « accelerazione » ad un « piano d'azione » al momento sconosciuto nei termini e nelle risorse che saranno messe a disposizione per conseguire gli obiettivi perseguiti. Si tratta di un'impostazione sbagliata: la digitalizzazione richiede risorse, che allo stato non sono preventivate poiché tale digitalizzazione è in grado di far conseguire risparmi, anche significativi, solo nel medio-lungo periodo;

dalla lettura del DEF sembra che le azioni si dovrebbero concentrare su: anagrafe digitale dei cittadini italiani; identità digitale e attuazione delle norme sulla fatturazione elettronica. Interventi solo prospettati che senza evidenza sulle risorse che saranno impegnate a questi fini rischiano di rimanere sulla carta come tanti interventi prospettati in questi anni in tema di digitalizzazione delle PP.AA. centrali e locali,

esprime

PARERE CONTRARIO.

ALLEGATO 3

**Documento di economia e finanza 2014.
(Doc. LVII, n. 2 e Allegati).****PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati, per le parti di competenza, il Documento di economia e finanza 2014 (Doc. LVII, n. 2) e i relativi Allegati,

premessi che:

il documento contiene un articolato programma di interventi, con precise scadenze temporali con riferimento ai tempi di attuazione, nei settori del trasporto pubblico locale, della mobilità stradale, del trasporto ferroviario, dei sistemi portuale e aeroportuale e dell'agenda digitale;

gli indirizzi relativi agli interventi da attuare tengono in ampia considerazione i lavori svolti dalla Commissione, con particolare riferimento alla riforma del codice della strada, della quale si prevede l'approvazione definitiva entro dicembre 2014, e al settore del trasporto pubblico locale, per il quale le misure che si intendono attuare corrispondono ampiamente agli elementi emersi nel corso dell'indagine conoscitiva svolta dalla Commissione e alle proposte formulate nel documento conclusivo approvato dalla Commissione stessa nella seduta dell'8 aprile scorso,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

1) valuti la Commissione di merito l'opportunità di evidenziare al Governo le

seguenti priorità relative al settore dei trasporti:

a) adottare un complesso di misure di miglioramento e rilancio dei servizi di trasporto pubblico locale, che corrispondano ai seguenti criteri fondamentali: previsione di adeguate risorse finanziarie; revisione dei criteri di ripartizione del Fondo nazionale sulla base di parametri relativi ai costi standard, all'efficienza del servizio e alla rispondenza alla domanda; apertura del mercato e aggregazione della gestione del servizio per ambiti o bacini territoriali ottimali, in coerenza con la generale riforma dei servizi pubblici locali, che il Governo intende adottare entro settembre 2014; introduzione di appropriati strumenti di intervento, anche attraverso la previsione di poteri sostitutivi da parte del Governo, per superare le situazioni di squilibrio finanziario che, a livello regionale e locale, possono pregiudicare la prestazione del servizio;

b) per quanto riguarda specificamente il servizio di trasporto pubblico ferroviario, adottare, attraverso il recupero di un adeguato potere di indirizzo da parte del Governo nei confronti delle società che gestiscono la rete e i servizi, interventi che assicurino la prestazione di un servizio idoneo, sia a livello quantitativo che qualitativo, rispetto alle esigenze dell'utenza, in particolare dell'utenza pendolare;

c) per quanto riguarda più in generale il settore del trasporto ferroviario, sviluppare, sia nell'ambito del negoziato in

sede di Unione europea del cosiddetto « IV Pacchetto ferroviario » sia a livello di normativa nazionale, un processo efficace e verificabile di separazione, in termini di bilanci e di contabilità regolatoria, tra gestore della rete ed imprese ferroviarie;

d) definire e attuare una riforma dell'ordinamento portuale, che consenta, attraverso una razionalizzazione del sistema basata, a livello territoriale, sui distretti logistici e l'introduzione di misure che permettano una maggiore flessibilità operativa e autonomia finanziaria delle Autorità portuali, il recupero di efficienza e il rilancio del settore;

e) approvare e attuare il Piano nazionale degli aeroporti, con la finalità di potenziare i collegamenti infrastrutturali degli aeroporti di rilevanza strategica, al tempo stesso superando fenomeni di frammentazione e proliferazione nel territorio di infrastrutture aeroportuali in assenza dei necessari requisiti di sostenibilità economica;

f) con riferimento alla cessione a soggetti privati di una quota di minoranza del capitale di ENAV SpA, garantire che siano mantenuti i più elevati livelli di sicurezza nella fornitura dei servizi di navigazione aerea ed effettuare la cessione con modalità tali da escludere situazioni di conflitto di interesse per i possibili acquirenti;

g) realizzare una politica di promozione e sostegno dell'intermodalità, per quanto concerne sia il trasporto passeggeri sia il trasporto merci; con particolare riferimento a quest'ultimo settore, dovrebbero essere adottati interventi mirati in ordine, da un lato, all'efficienza della logistica nei centri urbani e, dall'altro, al rilancio del trasporto di merci ferroviario e marittimo;

h) promuovere e sostenere l'adozione di misure per l'impiego e la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti, in considerazione del miglioramento di efficienza che tali sistemi possono permettere in relazione alla gestione del traffico, al servizio di trasporto pubblico e alla logistica;

2) valuti la Commissione di merito l'opportunità di evidenziare al Governo le seguenti priorità relative ai settori delle poste e delle telecomunicazioni:

a) sostenere adeguatamente la piena attuazione dei Piani nazionali della banda larga e della banda ultralarga ed operare per il conseguimento degli obiettivi previsti dall'Agenda digitale europea, tenendo conto dei contenuti del rapporto « Raggiungere gli obiettivi europei 2020 della banda larga in Italia: prospettive e sfide » presentato lo scorso gennaio dal Commissario straordinario per l'attuazione dell'agenda digitale;

b) dare impulso all'attuazione tempestiva degli interventi inclusi nell'Agenda digitale, con particolare riferimento alla piena interoperabilità e integrazione delle banche dati informative delle amministrazioni pubbliche e allo sviluppo di una piattaforma nazionale per i dati aperti, alla realizzazione di una nuova anagrafe nazionale, alla fatturazione elettronica, alla realizzazione di un sistema pubblico di gestione dell'identità digitale di cittadini e imprese;

c) assicurare che l'attuazione della cessione a soggetti privati di una quota del capitale di Poste italiane Spa sia effettuata in modo da mantenere un adeguato livello qualitativo e quantitativo delle prestazioni connesse allo svolgimento del servizio postale universale e da fornire le necessarie garanzie a tutela del risparmio postale.