

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente il piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Atto n. 188 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	73
--	----

SEDE CONSULTIVA:

Legge annuale per il mercato e la concorrenza. C. 3012 Governo e abb. (Parere alle Commissioni VI e X) (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>).	79
--	----

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di FEDERALBERGHI, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 2520 Quintarelli ed altri, recante « Disposizioni in materia di fornitura dei servizi della rete internet per la tutela della concorrenza e della libertà di accesso degli utenti » ...	80
---	----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-06110 Franco Bordo: Individuazione di un terzo aeroporto nel Lazio al servizio dei voli low cost	80
ALLEGATO 1 (<i>Testo della risposta</i>)	83
5-06111 Catalano: Disciplina dell'attività di noleggio con conducente	81
ALLEGATO 2 (<i>Testo della risposta</i>)	85
5-06112 Nicola Bianchi: Concentrazione del mercato dei trasporti marittimi da e per la Sardegna a seguito dell'acquisizione della società Tirrenia-CIN SpA da parte della società Moby SpA	81
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	87
5-06113 Franco Bruno: Sicurezza dei convogli ferroviari che percorrono la linea Roma-Firenze	81
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	88
5-06114 Caparini: Efficienza del trasporto pubblico locale e adeguatezza delle risorse ad esso destinate	82
ALLEGATO 5 (<i>Testo della risposta</i>)	90
AVVERTENZA	82

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 23 luglio 2015. – Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 13.30.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente il piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Atto n. 188.

(*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.

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 (PD), *presidente e relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare, ai fini dell'espressione del parere al Governo, lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante il piano nazionale della portualità e della logistica (atto n. 188). Osserva che si tratta di un atto di notevole rilievo, adottato ai sensi dell'articolo 29 del decreto-legge n. 133 del 2014 (cd. «DL Sblocca Italia»), convertito con modificazioni dalla legge n. 164 del 2014, che prevede l'adozione di un piano strategico nazionale della portualità e della logistica, che contempra anche la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti. Ricorda che in fase di esame parlamentare ai fini della conversione del decreto-legge n. 133 la disposizione richiamata fu modificata inserendo la previsione del parere delle Commissioni parlamentari. Rileva che il Piano in esame si articola in cinque parti e sottolinea, come espressamente rilevato, che si tratta di un atto programmatico, le cui linee di indirizzo dovranno essere attuate mediante successivi interventi legislativi e amministrativi. Le prime due parti contengono un'ampia analisi della condizione attuale del sistema portuale italiano, nel contesto delle prospettive di sviluppo del traffico marittimo sia a livello globale, sia, in modo più specifico, a livello di area del Mediterraneo, nonché con riferimento alle politiche adottate dall'Unione europea. Il piano rileva in proposito che, a livello globale, il traffico marittimo di merci, nonostante la crisi, continua a presentare una tendenza alla crescita, che si registra in modo quasi ininterrotto nell'ultimo trentennio. Le tendenze internazionali del settore si caratterizzano per una concentrazione del mercato in alcuni grandi attori multinazionali e un aumento della crescita dimensionale delle navi. Per quanto concerne le politiche dell'Unione europea, il punto di riferimento è rappresentato dalla revisione della rete transeuropea dei trasporti, adottata nel 2013, che ha individuato una rete globale e una rete centrale e ha ridefinito i corridoi transeuropei. Quattro di questi

corridoi interessano il territorio italiano e assumono grande rilevanza per la programmazione del settore portuale. Si tratta del corridoio baltico-adriatico, che interessa i porti italiani dell'Adriatico settentrionale (Trieste, Venezia e Ravenna); del corridoio scandinavo-mediterraneo, che attraversa l'Italia, interessando sia il lato tirrenico e la Sicilia (La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro e Palermo), che il lato adriatico e ionico (Ancona, Bari e Taranto); del corridoio mediterraneo che, attraversando l'Italia settentrionale, comprende la via navigabile interna del Po; del corridoio Reno-Alpi, che, attraversando l'Italia nord-occidentale, collega i porti del mare del Nord con Genova. Contestualmente con la revisione delle reti transeuropee dei trasporti è stato istituito, a livello di Unione europea, il cosiddetto «Meccanismo per collegare l'Europa», che prevede una significativa assistenza finanziaria dell'Unione per realizzare le infrastrutture connesse all'attuazione dei corridoi. Ricorda, per completare il quadro del contesto europeo, il Piano di azione per i trasporti per la regione del Mediterraneo 2014-2020, che valorizza il ruolo dell'Italia nella realizzazione di una rete di trasporto transmediterranea, collegata alle reti transeuropee. In questo contesto, passando all'analisi della situazione nazionale, il Piano illustra il posto rilevante che il trasporto marittimo riveste nell'economia italiana, dal momento che, in volume, circa il 70 per cento delle importazioni e il 50 per cento delle esportazioni avvengono via mare. Osserva che di notevole rilievo sia sotto il profilo occupazionale, sia sotto quello del fatturato, riveste in modo specifico il settore portuale, che conta 11.000 imprese, 93.000 addetti e incide per il 2,6 per cento sul PIL. Ancora più ampia è la dimensione del settore della logistica nel suo complesso, che annovera circa 150.000 imprese, un milione di addetti e rappresenta il 14 per cento del PIL. Evidenzia come il piano rilevi che sia il settore portuale sia il settore della logistica potrebbero beneficiare delle prospettive di

crescita che derivano dall'incremento dei traffici marittimi relativi, in primo luogo, alla sponda meridionale e orientale del Mediterraneo e, in secondo luogo, alla regione balcanica e all'Europa orientale. Oltre alla posizione strategica nel Mediterraneo, ulteriori elementi di forza del sistema potrebbero essere rappresentati, per quanto riguarda il traffico di merci, dalle caratteristiche dell'economia italiana, che è un'economia di trasformazione e specializzazione industriale, e dall'aumento delle importazioni di beni finiti dai Paesi emergenti; per quanto riguarda il traffico di passeggeri, dalle forti dimensioni connesse in misura rilevante all'attività turistica, per cui i porti italiani rappresentano una quota di circa il 20 per cento del traffico complessivo europeo e occupano, con circa il 35 per cento, il primo posto nel traffico crocieristico europeo. Sottolinea che per cogliere queste opportunità occorre tuttavia superare alcuni pesanti limiti che il sistema portuale italiano dimostra e che si traducono in una perdita di quote di mercato a vantaggio di altri sistemi portuali, in particolare quelli del Nord Europa. Il Piano, sempre nella parte di analisi, evidenzia in primo luogo le particolarità geografiche e morfologiche del sistema italiano, che si distingue, rispetto ad altri Paesi, per la presenza di molti porti su una costa molto estesa, cosa che rende difficile la concentrazione in poche strutture di grandi dimensioni di attività, come quelle portuali, che più di altre beneficiano di economie di scala. Inoltre la vicinanza di quasi tutti i porti italiani a centri urbani che si sono sviluppati in secoli di storia, rappresenta un limite per quanto concerne la possibilità di espansione lungo le coste. Al di là delle caratteristiche specifiche di collocazione dei porti nel territorio, il Piano evidenzia tuttavia anche vere e proprie carenze e limiti delle modalità di organizzazione e di funzionamento del settore, e, in particolare, delle Autorità portuali, che si riflettono in posizioni assai arretrate nelle graduatorie di competitività stilate a livello internazionale. In primo luogo il Piano individua una carenza di infrastrut-

ture fisiche. Tale carenza interessa sia elementi della struttura dei porti (scarsa profondità dei fondali, dimensioni complessive delle aree portuali limitate, assenza di grandi spazi utilizzati per attività logistiche), sia le condizioni di accessibilità dei porti stessi, e in particolare la disponibilità e la qualità dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio. Sempre con riferimento al profilo infrastrutturale, emerge una scarsa integrazione delle realtà portuali, nella più ampia prospettiva del sistema logistico, con gli interporti e i terminal intermodali, nonché con le principali reti di trasporto, come dimostrano le difficoltà derivanti dalle inadeguatezze della rete ferroviaria rispetto al transito delle tipologie di *container* di maggiori dimensioni, che sono sempre più utilizzate. In secondo luogo la competitività dei porti italiani risente dei livelli di efficienza, anche in relazione ai costi, dei servizi in porto destinati alle navi e, in particolare, dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio, ormeggio). Altrettanto rilevante è, sotto il profilo della scarsa competitività dei nostri porti, il numero elevato dei procedimenti relativi alle operazioni di *import* e di *export*, che sono frazionati su un gran numero di diversi soggetti amministrativi competenti e, tra loro scarsamente o niente affatto coordinati. In relazione a questo aspetto rileva come importanti progressi potrebbero essere conseguiti attraverso un utilizzo assai più ampio e più incisivo delle tecnologie informatiche, per il quale assumerebbe rilevanza essenziale l'integrazione, anche sotto questo profilo, dei sistemi informatici dei molti soggetti che operano nei porti, a partire dai soggetti pubblici.

Rispetto agli elementi che emergono dall'ampia analisi della situazione attuale, rileva che le parti terza, quarta e quinta del Piano individuano, a livello programmatico, dieci obiettivi principali e altrettante linee di azione, per ciascuna delle quali sono indicate specifiche attività che si intendono attuare attraverso gli strumenti necessari, anche di carattere normativo e amministrativo. Ritiene evidente che tra i dieci obiettivi individuati, occupi

un ruolo centrale quello indicato per ultimo, che riguarda la riforma del modello di *governance* del sistema, attraverso il riassetto e la razionalizzazione delle Autorità portuali esistenti. Fa presente che alla riforma della *governance* del sistema è dedicata per intero la quinta parte del Piano, nella quale si sottolinea l'esigenza di superare la dimensione mono-scalo degli organi di governo dei porti, a favore di strutture di governo unitarie per sistemi portuali multi-scalo, che consentirebbero di ottimizzare le infrastrutture, gli spazi e le connessioni lato mare e lato terra esistenti. A tal fine si prospetta la creazione, in luogo delle attuali autorità portuali, di Autorità di sistema portuale in numero non superiore a quello dei porti inseriti nella rete centrale (*core Network*) delle reti transeuropee di trasporto TEN-T. In proposito, ricorda che il Regolamento (UE) n. 1315/2013, in materia di reti transeuropee di trasporto, individua, per l'Italia, i seguenti nodi portuali della rete centrale: Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia. Le nuove Autorità saranno titolari delle funzioni fondamentali in materia di promozione, pianificazione, gestione e controllo oggi attribuite alle Autorità portuali, nonché di quelle previste in capo all'ente di gestione del porto dalla proposta di regolamento UE in materia di servizi portuali. La definizione delle Autorità di sistemi portuali, delle loro competenze e dei loro organi di governo implica una profonda revisione della legge n. 84 del 1994, che finora ha dettato la disciplina in materia di assetto delle Autorità portuali. Sotto questo profilo il Piano prospetta una struttura di governo dell'Autorità di sistema portuale composta da un presidente, nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti i presidenti di Regione interessati, e da un comitato di gestione, composto oltre che dal presidente, dai membri nominati, uno ciascuno, dai presidenti delle regioni interessate e, ove presenti, dalle città metropolitane. Presidente e comitato di gestione saranno af-

fiancati da un Tavolo di partenariato della risorsa mare, composto da rappresentanti delle associazioni di categoria, dei sindacati e delle associazioni economiche, nonché dalle associazioni non governative e di promozione dell'inclusione sociale, in modo da assicurare la partecipazione di tutti i soggetti portatori di interessi, secondo un indirizzo affermatosi a livello di Unione europea.

In ciascuno dei porti che attualmente sono sede di un'Autorità portuale e che saranno aggregati sotto l'Autorità di sistema, si prevede la costituzione di una direzione portuale, con a capo un direttore nominato dal presidente dell'Autorità di sistema e con un mandato di durata pari a quello del presidente stesso. Le Autorità di sistema opereranno come centro amministrativo unico, svolgendo anche funzioni di raccordo nei confronti di tutte le amministrazioni pubbliche aventi competenza su attività da realizzarsi in ambito portuale e proporranno al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il piano regolatore di sistema portuale.

Sottolinea che, in stretta connessione con la profonda riforma del modello di *governance*, prospettata nell'obiettivo 10, si pongono le azioni indicate con riferimento agli obiettivi 8 e 9. L'obiettivo 8 prevede la certezza e la programmabilità delle risorse finanziarie, mediante la creazione di un sistema bilanciato di allocazione delle risorse generate all'interno dei porti. Sulla base delle indicazioni del Piano, ciò dovrebbe tradursi in un rafforzamento dell'autonomia finanziaria delle Autorità, dal momento che si prefigura la possibilità di destinare le entrate pubbliche da tasse, diritti, canoni, nonché una quota dell'IVA, in una misura da determinare e previa individuazione degli interventi di copertura finanziaria, ai singoli ambiti portuali in cui tali risorse vengono generate.

L'obiettivo 9, al fine di rafforzare il coordinamento nazionale, prospetta l'individuazione nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di una Direzione generale della portualità e della logistica. A questa Direzione generale spetteranno le funzioni di monitoraggio dei

traffici marittimi, delle catene multimodali, della realizzazione dei progetti infrastrutturali. Riguardo a questi ultimi sarà la Direzione generale ad avere il potere di approvare il Piano regolatore del sistema portuale, presentato dall'Autorità di sistema, e gli investimenti proposti dalla stessa Autorità. Spetterà altresì alla Direzione generale la deliberazione in merito alla perimetrazione delle nuove Autorità di sistema portuale, in modo da comprendere nell'ambito di competenza dell'Autorità tutte le aree di proprietà pubblica direttamente funzionali alle attività portuali e di logistica connesse al porto. Si prevede altresì l'implementazione di un sistema di monitoraggio e di pianificazione nazionale della portualità e della logistica, anche con la funzione di osservatorio permanente sulla domanda e sull'offerta di trasporto e logistica per la portualità italiana, e l'istituzionalizzazione, anche a livello centrale, di un Forum di partenariato logistico e portuale che coinvolga gli operatori del settore.

Segnala che gli altri obiettivi indicati nel Piano strategico in esame sono rivolti ad affrontare le carenze che incidono negativamente sulla competitività dei porti italiani e che sono state evidenziate in sede di analisi. L'obiettivo 1 formula alcuni indirizzi in materia di semplificazione e razionalizzazione che interessano, in particolare, il completamento dello sportello unico dei sistemi doganali, la semplificazione delle procedure di approvazione dei progetti infrastrutturali, attraverso il ricorso alla conferenza di servizi, che il disegno di legge delega per la riforma della pubblica amministrazione mira a rendere più snella e incisiva, la semplificazione delle procedure per il dragaggio dei fondali.

L'obiettivo 2 ha per oggetto i servizi portuali, di cui si intende migliorare la qualità e l'efficienza, anche attraverso procedure concorrenziali e trasparenti di assegnazione. In proposito il Piano prevede la distinzione degli obblighi di servizio pubblico connessi alle esigenze di sicurezza della navigazione, che fanno capo alla Capitaneria di porto, da quelli connessi alle esigenze di sviluppo commerciale del porto, che

fanno capo all'Autorità di sistema portuale. I servizi pubblici di rimorchio potranno essere affidati mediante procedure di evidenza pubblica, anche in ambito comprendente più porti; i servizi di pilotaggio ed ormeggio potranno essere affidati, come avviene attualmente, a soggetti espressione degli operatori locali. Ulteriore elemento di particolare rilievo è la revisione della regolamentazione delle concessioni demaniali, in modo da renderla conforme alla normativa dell'Unione europea, omogenea e più efficiente, anche mediante meccanismi premiali e sanzionatori.

L'obiettivo 3 ha per oggetto gli interventi infrastrutturali finalizzati a migliorare l'accessibilità e i collegamenti marittimi e terrestri. Si prevedono in proposito un complesso di interventi di sviluppo dell'intermodalità rivolti a rendere più agevoli e più efficaci le manovre ferroviarie, ad estendere i Corridoi ferroviari merci e ad introdurre negli scali con adeguati volumi di traffico i Corridoi ferroviari controllati, che permettono la movimentazione di *container* dal punto di sbarco fino al magazzino presso un nodo logistico di destinazione. Nell'ambito di questo obiettivo è preso in considerazione anche il potenziamento dei collegamenti via mare.

Fa presente che riguarda la politica degli investimenti anche l'obiettivo 5, che prevede misure per il potenziamento dei porti e dei loro collegamenti terrestri e individua, quale criterio prioritario per l'allocazione degli investimenti, la manutenzione straordinaria e la valorizzazione delle opere esistenti. Si rappresenta, altresì, la necessità di implementare quegli investimenti in infrastrutture viarie funzionali a rendere maggiore l'accessibilità nazionale e internazionale dei porti italiani. Con riferimento all'esigenza di aumentare la dimensione delle aree retroportuali, si individua come possibile strumento il recupero di aree militari demaniali dismesse e servitù militari. Ciò anche per limitare il consumo di suolo, derivante da altre tipologie di intervento. Gli interventi infrastrutturali indicati negli obiettivi 3 e 5 dovrebbero essere completati dalle

misure sia infrastrutturali sia organizzative, relative all'integrazione del sistema logistico, indicate nell'obiettivo 4.

L'obiettivo 6 reca le misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica e, in particolare, per assicurare la digitalizzazione della catena logistica, attraverso un rafforzamento significativo dell'integrazione e dell'interoperabilità tra i vari sistemi informatici esistenti, a partire da quelli istituzionali. Si prevede altresì la diffusione della Piattaforma logistica nazionale, che sarà data in concessione gratuita per due anni alle Autorità di sistema portuale.

L'obiettivo 7 prevede infine misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti, in linea con quanto già definito a livello europeo.

Evidenzia come il Piano costituisca un atto di programmazione assai ampio e articolato, e sottolinea come le azioni in esso indicate dovranno poi essere attuate mediante appositi interventi legislativi e amministrativi; ciò vale in particolare per le modifiche degli assetti e della *governance* delle Autorità portuali. Ricorda che da tempo si discute dell'esigenza di una riforma dei porti e di una revisione della legge n. 84 del 1994 e ritiene sicuramente positivo poter affrontare questa discussione sulla base di un programma organico per tutto il settore anche al fine di definire, sia a livello programmatico, sia a livello attuativo, gli interventi più appropriati ed efficaci per assicurare la crescita dei porti italiani e valorizzare il ruolo che possono svolgere per lo sviluppo del sistema logistico del Paese e, più in generale, di tutta l'economia nazionale.

Roberta OLIARO (SCpI) nel ringraziare il presidente per la predisposizione dell'ampia e articolata relazione, apprezza il lavoro del Governo volto a dare una programmazione ad un settore a suo giudizio di grande importanza dal punto di vista economico e invita la Commissione ad effettuare un ciclo di audizioni dei principali attori del sistema logistico portuale, e in primo luogo di Confetra, Federagenti, Fedespedi e Assiterminal, rite-

nendo assai importante che venga valutato con attenzione l'impatto che alcune scelte possono avere al momento della loro applicazione pratica nel sistema portuale. Ribadisce quindi il proprio favore rispetto ad una iniziativa che dopo anni di immobilismo è volta a portare innovazione nell'assetto del sistema, nelle modalità operative e nelle scelte di programmazione infrastrutturale.

Mirella LIUZZI (M5S) nel ringraziare il presidente per l'attenta disamina del documento, ritiene che sia necessaria, per il prosieguo della discussione, la presenza del rappresentante del Governo sia in ragione dell'estrema rilevanza del settore oggetto del piano programmatico all'esame della Commissione, sia perché il piano stesso rimanda, quanto alla riforma della *governance* delle Autorità portuali, a successivi futuri atti normativi del cui contenuto e della cui tempistica sarebbe opportuno che la Commissione avesse immediata contezza.

Franco BORDO (SEL) osserva che l'esame del Piano strategico della portualità e della logistica da parte della Commissione si colloca in un momento assai delicato, nel quale il Parlamento sta esaminando il disegno di legge di riforma costituzionale che intende attribuire allo Stato la competenza esclusiva in materia di porti e aeroporti di interesse nazionale e internazionale. Ritiene, inoltre, che una seria analisi del piano dovrebbe passare per il preliminare chiarimento delle intenzioni del Governo riguardo ad alcune questioni preliminari, quali ad esempio, l'obbligo di espressione, da parte delle Commissioni parlamentari, del parere sulla proposta di nomina dei presidenti delle Autorità portuali. Concorda infine con la collega Oliaro sulla necessità di svolgere un ciclo di audizioni, e in particolare segnala l'opportunità di audire Assoporti, Ancip, Angopi, Fedepiloti, Unione piloti e Confitarma e concorda altresì con la collega Liuzzi riguardo alla opportunità che la Commissione svolga l'esame del piano alla presenza di un rappresentante del Governo.

Alberto PAGANI (PD) ringrazia il Presidente per l'ampia relazione sul provvedimento e concorda con la collega Liuzzi sull'opportunità che nel corso della discussione in Commissione sia presente il rappresentante del Governo, in ragione delle numerose iniziative in corso volte a modificare l'assetto del settore portuale. Quanto alla possibilità di effettuare audizioni sul provvedimento, pur ritenendo che le posizioni dei soggetti che dovrebbero intervenire siano per lo più note, giudica opportuno che esse siano esplicitate nel caso in cui alcuni colleghi lo richiedano.

Michele MOGNATO (PD) pur ritenendo corretta la sollecitazione dei colleghi che l'hanno preceduto riguardo alla opportunità di audire gli attori del comparto portuale e marittimo, sia quelli richiamati dai colleghi sia anche altri al pari coinvolti dal piano in esame, ritiene preferibile, in ragione dei tempi molto ristretti per l'espressione del parere, che tali soggetti vengano invitati ad inviare alla Commissione interventi scritti, anche al fine di permettere di esprimere la propria posizione al riguardo ad una platea di soggetti più ampia di quella che la Commissione riuscirebbe ad audire nel poco tempo a disposizione.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, in primo luogo avverte che ha ritenuto opportuno predisporre la relazione illustrativa per permettere alla Commissione di avviare l'esame del Piano. Si riserva in ogni caso di nominare successivamente un relatore al proprio posto. Per quanto concerne il confronto con le posizioni dei soggetti pubblici e privati che operano nel settore o comunque vi hanno interesse, rileva che le posizioni di tali soggetti sono ben note. Per questo ritiene condivisibile la proposta del collega Mognato di chiedere a ciascuno una nota scritta. Se poi i rappresentanti dei Gruppi insistono per lo svolgimento di un numero, che non potrà che essere assai limitato, di audizioni, procederà in tal senso. Riguardo al fatto che, come è stato osservato, il Piano in esame ha una valenza program-

matica e ad esso dovranno poi far seguito specifici interventi legislativi e amministrativi, ritiene opportuno sottolineare che la Commissione intende vigilare con grande attenzione sulla fase di attuazione. Ciò vale sia per quanto riguarda i processi di aggregazione e razionalizzazione delle Autorità portuali, sia per quanto riguarda le modifiche della *governance*, sia per quanto riguarda la ripartizione di competenze e funzioni tra lo Stato, da una parte, le regioni e gli enti locali, dall'altra, sia anche per quanto riguarda questioni più specifiche, come quella dei dragaggi. Nel merito specifico della questione della ripartizione di competenze tra il centro e gli enti territoriali, osserva che, al di là dell'attribuzione della competenza esclusiva allo Stato in materia di porti di interesse nazionale e internazionale, prospettata nella riforma della Costituzione, ritiene che comunque questa materia non possa essere governata senza coinvolgere gli enti che sono sul territorio. Ritornando al ruolo della Commissione, ribadisce che, quali che siano le modalità con cui saranno realizzati gli interventi di attuazione del Piano, la Commissione intende confrontarsi con il Governo sulle puntuali misure normative.

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

La seduta termina alle 13.55.

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 23 luglio 2015. — 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 13.55.

Legge annuale per il mercato e la concorrenza.

C. 3012 Governo e abb.

(Parere alle Commissioni VI e X).

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta dell'8 luglio 2015.

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.

Roberta OLIARO (SCpI), *relatrice*, in ragione della complessità del provvedimento e degli importanti profili di interesse per la Commissione, pur avendo già elaborato un'ipotesi di proposta di parere, chiede di poter effettuare un ulteriore approfondimento e di presentare in una successiva seduta la propria proposta di parere.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO prende atto della richiesta della relatrice. Sottolinea in ogni caso la disponibilità del Governo a rendere le valutazioni sulla proposta di parere sia nella seduta odierna che in una successiva seduta.

Michele Pompeo META, *presidente*, ritiene del tutto comprensibili le motivazioni della richiesta della relatrice. Rinvia quindi il seguito dell'esame ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 14.

AUDIZIONI INFORMALI

Giovedì 23 luglio 2015.

Audizione di rappresentanti di FEDERALBERGHI, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 2520 Quintarelli ed altri, recante « Disposizioni in materia di fornitura dei servizi della rete internet per la tutela della concorrenza e della libertà di accesso degli utenti ».

L'audizione informale è stata svolta dalle 14 alle 14.20.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 23 luglio 2015. — Presidenza del vicepresidente Vincenzo GAROFALO – In-

terviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.20.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-06110 Franco Bordo: Individuazione di un terzo aeroporto nel Lazio al servizio dei voli *low cost*.

Filiberto ZARATTI (SEL), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

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

Filiberto ZARATTI (SEL), replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, che delinea una visione del sistema aeroportuale laziale obsoleta e del tutto inadeguata alle esigenze del traffico e dei territori. Osserva, al riguardo, che l'incremento del traffico aereo registrati negli ultimi anni è imputabile ai soli voli *low cost* e non anche ai voli internazionali, che invece hanno registrato una flessione. Rileva inoltre che in nessuna grande metropoli europea un *hub* internazionale serve le compagnie *low cost*. In particolare, per quanto riguarda il menzionato progetto di ampliamento dell'aeroporto di Fiumicino, ricorda che esso interesserebbe 1300 chilometri quadrati all'interno di un'area protetta, sottoposta a vincoli ambientali e archeologici, generando un forte impatto sui territori cir-

costanti. Ribadisce quindi l'invito al Governo di valutare l'ipotesi di istituire un terzo scalo a Latina che, in ragione del proprio posizionamento territoriale e della possibilità di collegamenti ferroviari ad alta velocità, costituirebbe a suo giudizio la migliore soluzione al servizio del traffico *low cost* della capitale.

5-06111 Catalano: Disciplina dell'attività di noleggio con conducente.

Ivan CATALANO (SCpI) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Ivan CATALANO (SCpI), replicando, osserva che nel corso dell'istruttoria sul disegno di legge concorrenza era chiara l'intenzione del Governo di affrontare la questione oggetto dell'interrogazione, anche al fine di tener conto dei rilievi formulati dall'Autorità antitrust. Nel ritenere che debba essere la Commissione ad occuparsi di questo tema che, pur rivestendo profili di concorrenza investe in primo luogo il settore del trasporto urbano, richiama tuttavia l'attenzione del Governo sull'urgenza di affrontare tale questione, e lo invita a valutare l'abrogazione delle disposizioni di cui al comma 1-*quater*, dell'articolo 29 del decreto legge 209 del 2008, anche in ragione del forte abusivismo da parte di Paesi dell'est Europa.

5-06112 Nicola Bianchi: Concentrazione del mercato dei trasporti marittimi da e per la Sardegna a seguito dell'acquisizione della società Tirrenia-CIN SpA da parte della società Moby SpA.

Nicola BIANCHI (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in

titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Nicola BIANCHI (M5S), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, sottolineando che le società Tirrenia e Moby hanno in passato già di fatto attuato politiche anticoncorrenziali, sanzionate infatti dall'Autorità antitrust, prefigurando lo scenario futuro che si avrà a seguito dell'acquisizione richiamata nell'interrogazione a propria firma. Ritiene che la questione posta non abbia valenza solo per la regione Sardegna, ma che investa tutto il territorio nazionale e invita pertanto il Governo a monitorare gli sviluppi della concentrazione societaria in modo serio e costante, al fine di evitare ulteriori penalizzazioni dei cittadini nelle modalità di collegamento dell'isola.

5-06113 Franco Bruno: Sicurezza dei convogli ferroviari che percorrono la linea Roma-Firenze.

Samuele SEGONI (Misto-AL), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

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

Samuele SEGONI (Misto-AL), replicando in qualità di cofirmatario, esprime il proprio stupore rispetto alla mancata assegnazione del carattere di gravità nella classificazione dell'episodio occorso sulla linea Roma-Firenze, che a suo giudizio è invece assai grave essendo il treno in oggetto frequentato in periodi diversi dell'anno da numerosi studenti e viaggiatori che a causa dell'affollamento dei convogli viaggiano spesso appoggiati alle porte. Prende atto dell'impegno del Governo a monitorare la questione sulla quale sono tuttora in corso le indagini e preannuncia, al riguardo, la presentazione di ulteriori atti di sindacato ispettivo.

5-06114 Caparini: Efficienza del trasporto pubblico locale e adeguatezza delle risorse ad esso destinate.

Davide CAPARINI (LNA) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Davide CAPARINI (LNA), replicando, dichiara di non comprendere, dalla risposta, quali siano le reali intenzioni del Governo riguardo al trasporto pubblico locale, al di là delle condivisibili enunciazioni di principio. Fa presente che le regioni, anche quelle virtuose, hanno subito importanti tagli alle risorse destinate al trasporto pubblico locale, con evidenti ripercussioni negative sulla qualità del servizio e sulla stabilità occupazionale del

settore. Osserva inoltre che il ritardo nell'approvazione del disegno di legge di riforma costituzionale crea ulteriori disagi che si ripercuotono sull'amministrazione degli enti locali e auspica al riguardo un adeguato grado di coinvolgimento delle regioni nelle scelte che il Governo intende effettuare.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.55.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

*UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI*

ALLEGATO 1

5-06110 Franco Bordo: Individuazione di un terzo aeroporto nel Lazio al servizio dei voli *low cost*.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La realizzazione di uno scalo aeroportuale a Latina per la delocalizzazione di parte del traffico passeggeri gravante sull'aeroporto di Roma Fiumicino e per l'esigenza di decongestionare lo scalo di Ciampino ha già formato oggetto di un approfondito studio svolto, nel 2007, da una Commissione di esperti nominata dal Ministro *pro-tempore* delle infrastrutture e dei trasporti.

Tale Commissione prese in esame anche opzioni alternative individuate nelle aree di Viterbo, Frosinone e Guidonia, confrontandosi, tra l'altro, con le Amministrazioni locali e con gli altri soggetti istituzionali e rappresentativi delle realtà sociali e produttive di tali aree. Il sito che risultò meglio rispondere ai requisiti tecnici, territoriali ed economico-funzionali presi in considerazione, fu quello di Viterbo.

Successivamente, le scelte di pianificazione e programmazione a livello nazionale, considerata l'esigenza di razionalizzare l'intera rete aeroportuale nazionale e di contenere la spesa pubblica, nonché di ridurre l'eccessiva frammentazione dei siti aeroportuali, anche in aderenza agli indirizzi dell'Unione europea in materia, si sono indirizzate verso un potenziamento dello scalo di Roma Fiumicino.

Infatti, con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 dicembre 2012, adottato di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, è stato approvato l'Atto unico costituito dalla convenzione per la gestione totale fino al 30 giugno 2044 del sistema aeroportuale ro-

mano e dal contratto di programma in deroga relativo al periodo 2012-2021, stipulato tra ENAC e Aeroporti di Roma.

Con tale decreto è stata operata una scelta precisa, in base alla quale delocalizzazione del traffico aereo dall'aeroporto di Ciampino potrà essere attuata verso l'aeroporto di Fiumicino con il potenziamento delle capacità infrastrutturali dello stesso, al quale verranno destinate le risorse finanziarie previste per l'aeroporto di Viterbo in autofinanziamento, statuendo, all'articolo 1, comma 1, di stralciare gli interventi previsti per la realizzazione del nuovo aeroporto di Viterbo ... destinando le risorse finanziarie ... per il potenziamento della capacità infrastrutturale di Fiumicino.

Anche i successivi strumenti programmatici e, in particolare, l'Atto di pianificazione concernente la rete aeroportuale di interesse nazionale e le azioni di razionalizzazione ed efficientamento del settore, nonché il relativo schema di decreto del Presidente della Repubblica, sul quale questa Commissione ha espresso il parere il 15 luglio scorso, hanno condiviso il ruolo centrale e preminente dell'aeroporto di Fiumicino quale aeroporto strategico del bacino del Centro Italia e *gate* intercontinentale.

Dunque l'ampliamento e il potenziamento di Fiumicino risulta indispensabile per consentire all'intero sistema aeroportuale del Paese di far fronte al previsto aumento di traffico e al congestionamento che, secondo le stime degli esperti e della stessa Commissione europea, i principali scali europei dovranno affrontare.

Al riguardo, il competente Ente nazionale per l'aviazione civile ha sostenuto l'esigenza di aumentare la capacità delle infrastrutture di volo dell'aeroporto di Fiumicino, in quanto quella garantita dall'attuale sistema delle piste, in termini di movimenti/ora, non è sufficiente a servire il livello di traffico previsto per i prossimi decenni, e ha evidenziato che, nel corso dei primi 6 mesi del 2015, si è riscontrata una netta ripresa dei livelli di traffico. Lo scalo in questione risulta ormai prossimo alla saturazione e, pertanto, il mancato potenziamento della sua capacità provocherebbe ripercussioni negative non soltanto sullo stesso aeroporto, ma sull'intero sistema aeroportuale italiano.

Per rispondere a tali esigenze la programmazione nazionale, in coerenza con il contesto europeo delle reti TEN-T, ha

previsto, tra gli altri interventi, la realizzazione di un nuovo complesso aeroportuale complementare a nord di Fiumicino, il potenziamento dell'accessibilità sia su gomma che su ferro, realizzando il collegamento con l'Alta capacità/Alta velocità, la riqualificazione dell'aeroporto di Ciampino come *city airport*, con soglie di traffico inferiori per ridurre l'impatto ambientale, la specializzazione di ruolo degli altri aeroporti di bacino.

Ferme restando le scelte di programmazione a livello nazionale, le esigenze di mobilità e di trasporto delle collettività e delle realtà produttive locali, saranno comunque attentamente monitorate al fine di valorizzare la consultazione permanente con le strutture esistenti, e in particolare con le istituzioni regionali e locali.

ALLEGATO 2

5-06111 Catalano: Disciplina dell'attività di noleggio con conducente.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il servizio di trasporto pubblico non di linea è caratterizzato da pesanti criticità, rese ancora più evidenti dall'emergere dei nuovi fenomeni dei cosiddetti servizi tecnologici della mobilità.

Come evidenziato dagli interroganti, le norme introdotte dal decreto legge n. 207 del 2008 (mille proroghe) sono state più volte censurate dall'Antitrust in quanto fortemente restrittive della libertà concorrenziale; a ciò si aggiunge l'incertezza in ordine all'efficacia o meno delle citate disposizioni, a causa dell'intreccio normativo creato dai numerosi rimandi e proroghe.

E infatti, già in sede di conversione del predetto decreto legge n. 207 proprio questa Commissione aveva espresso parere favorevole alla conversione dello stesso ma solo a condizione che venisse soppresso il comma 1-*quater* dell'articolo 29, che introduceva, appunto, le contestate disposizioni.

Successivamente, la stessa Commissione ribadiva – con dei pareri espressi sui disegni di legge di conversione dei decreti legge n. 5 e n. 78 del 2009 che disponevano la sospensione dell'efficacia delle citate disposizioni – che le norme introdotte in materia di attività di noleggio con conducente presentavano diversi profili problematici in relazione al rispetto dei principi di libero esercizio dell'impresa, libertà di stabilimento e tutela della concorrenza e la loro applicazione avrebbe ostacolato gravemente lo sviluppo delle imprese che prestano tale attività e raccomandava, nel contempo, una profonda revisione di tali nuove disposizioni.

Ricordo, peraltro, la votazione di due ordini del giorno in seno a questa Commissione, che impegnavano il Governo ad assumere tutte le opportune iniziative per pervenire a una revisione della normativa introdotta dal comma 1-*quater* del citato articolo 29, volta ad eliminare le restrizioni introdotte dalla suddetta normativa, auspicando, altresì, che l'efficacia delle predette disposizioni non decorresse prima che fosse adottata una revisione delle stesse.

Di tali sollecitazioni ha tenuto conto il legislatore del decreto legge n. 40/2010, laddove, pur non prevedendo espressamente un'ulteriore dilazione della sospensione dell'efficacia delle citate disposizioni, demandava a un successivo decreto le disposizioni attuative della normativa in materia di autoservizi pubblici non di linea e la definizione degli indirizzi generali per l'attività di programmazione e di pianificazione delle Regioni, ai fini del rilascio, da parte dei Comuni, dei titoli autorizzativi. Il termine per l'emanazione di tale decreto, a seguito delle proroghe che si sono succedute nel tempo e da ultimo quella di cui al decreto legge milleproroghe 2014, n. 192, è fissato al 31 dicembre 2015.

Quanto alla richiamata sentenza del Tribunale di Milano, si è a conoscenza del fatto che diversi tribunali, così come diversi Comuni, considerano vigenti le norme in discussione. Tuttavia, evidenzio che la sospensione dell'efficacia non è supportata soltanto da un parere del competente direttore generale, come motiva la citata sentenza del Tribunale di Milano, ma la stessa deriva dall'esame dei lavori

preparatori relativi ai decreti legge nn. 40 e 78 del 2010, che rinviavano al decreto interministeriale la risoluzione della problematica in esame. Infatti, questa Commissione ribadiva l'esigenza di considerare sospesa, fino all'adozione del citato decreto, l'applicazione delle modifiche alla legge 21 gennaio 1992, n. 21, introdotte dall'articolo 29, comma 1-*quater* del decreto legge milleproroghe del 2008, n. 207, e di assumere nel frattempo le opportune iniziative normative per pervenire al su-

peramento degli ostacoli non giustificati che le previsioni da ultimo citate determinerebbero per lo svolgimento dell'attività di noleggio con conducente.

Ad oggi, il Governo sta lavorando, insieme all'Autorità di regolazione dei trasporti e all'Antitrust, per individuare possibili soluzioni che, innanzitutto, tutelino i servizi per i cittadini e la loro sicurezza. Il Parlamento, ovviamente, darà ogni utile indirizzo per individuare una soluzione atta a conciliare i contrapposti interessi.

ALLEGATO 3

5-06112 Nicola Bianchi: Concentrazione del mercato dei trasporti marittimi da e per la Sardegna a seguito dell'acquisizione della società Tirrenia-CIN SpA da parte della società Moby SpA.

TESTO DELLA RISPOSTA

In premessa evidenzio che le valutazioni sull'operazione di acquisizione di quote azionarie della società Tirrenia Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), sulle possibili conseguenze in termini di competitività del mercato e ogni eventuale provvedimento in merito, rientrano nella competenza esclusiva dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

In ogni caso, informo che le mutate condizioni nell'assetto societario di CIN non comportano ricadute dirette sugli effetti della Convenzione stipulata tra il Ministero dei trasporti e detta società, ferme restando le relative obbligazioni in tema di servizi da rendere e di livelli tariffari da applicare all'utenza. Su tali tematiche i competenti uffici, nello svol-

gimento dei propri compiti di vigilanza, non hanno riscontrato, al momento, mutamenti derivanti dalla diversa compagine societaria.

Gli stessi uffici hanno provveduto ad informare detta Authority sia dell'operazione in essere sul capitale che della successiva variazione di assetto societario della CIN, ai fini della valutazione di eventuali aspetti collegati a operazioni di concentrazione.

Si assicura, comunque, che i competenti uffici continueranno a svolgere ogni necessaria attività in ordine al rispetto delle obbligazioni poste a carico del contraente della predetta Convenzione, che disciplina anche i collegamenti con la Sardegna.

ALLEGATO 4

5-06113 Franco Bruno: Sicurezza dei convogli ferroviari che percorrono la linea Roma-Firenze.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito a quanto accaduto il 20 luglio scorso al treno Regionale 3171 in servizio tra Firenze e Arezzo, mentre percorreva la linea Direttissima, Ferrovie dello Stato Italiane riferisce che l'arresto del convoglio tra Rovezzano e San Donato è stato determinato dalla perdita dell'anta di una delle porte di accesso, immediatamente segnalata dai sistemi di sicurezza di bordo.

Dopo aver attuato tutte le procedure di sicurezza previste, il convoglio ha proseguito a velocità ridotta sino alla stazione di Figline – con la porta in questione presenziata dal personale ferroviario – dove i viaggiatori sono stati trasbordati su altro treno.

FS evidenzia che l'incidente è il primo di questa tipologia verificatosi su un convoglio del tipo Jazz, le cui dinamiche e modalità non sono assimilabili a quelle relative agli altri incidenti citati dagli Interroganti.

Al riguardo, Trenitalia ha subito nominato una Commissione di inchiesta, che ha già iniziato le proprie attività per accertare le cause dell'inconveniente; nel contempo, sono in corso verifiche e controlli anche da parte del costruttore.

In via precauzionale, l'accesso dei convogli Jazz alla linea Direttissima è stato temporaneamente sospeso.

Al riguardo, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie informa di aver provveduto a richiedere a Trenitalia una relazione dettagliata sull'evento, i provvedimenti urgenti adottati per evitare che l'evento possa verificarsi nuovamente e se

i veicoli appartenenti alla medesima famiglia siano stati già interessati da problematiche assimilabili a quelle rilevate nell'evento in esame.

Inoltre, l'Agenzia riferisce di aver inviato proprio personale *in loco* per effettuare un primo sopralluogo ma si riserva di fornire ulteriori notizie poiché al momento, vista la scarsità di elementi oggi disponibili, è prematuro esprimere un primo giudizio in quanto possono essere valide più ipotesi riguardo l'accaduto: da cause derivanti da circostanze del tutto eccezionali a cause più di fondo di tipo costruttivo, di esercizio o manutentivo.

Sulla vicenda è intervenuta anche la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime del MIT, che riceveva prontamente un primo rapporto informativo da parte di Rete Ferroviaria Italiana.

Sulla base delle informazioni fornite, gli uffici del MIT, nonostante l'assenza dell'obbligo di investigazione in quanto evento non classificabile come incidente grave ai sensi del decreto legislativo n. 162/2007, si sono comunque attivati con il gestore dell'infrastruttura per ulteriori approfondimenti sulla dinamica dell'accaduto.

Quanto alle possibili interferenze tra i nuovi treni Jazz e i treni ad alta velocità, con particolare riferimento al loro passaggio nella galleria di San Donato, e alle azioni da intraprendere, appare ad oggi

premature fornire indicazioni tecniche o stabilire le cause che hanno determinato il distacco della porta del treno.

Il MIT assicura che presterà la massima e costante attenzione alla problematica, va-

lutando – a seguito degli ulteriori e necessari approfondimenti – sia la possibilità di avviare formalmente una specifica investigazione tecnica che di emanare eventuali raccomandazioni di sicurezza.

ALLEGATO 5

5-06114 Caparini: Efficienza del trasporto pubblico locale e adeguatezza delle risorse ad esso destinate.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Devo premettere che la materia del trasporto pubblico locale (TPL) rientra sul piano normativo nell'ambito delle competenze residuali delle Regioni, mentre sul piano gestionale la competenza è degli enti locali. Allo Stato spetta solo il compito di perseguire la finalità di assicurare il livello essenziale dei servizi, il finanziamento temporaneo in attesa del federalismo fiscale, la promozione della concorrenza e il coordinamento della finanza pubblica.

Nel settore del trasporto pubblico locale e regionale non risulta che in questi ultimi anni vi siano stati tagli sui fondi destinati ai servizi.

Infatti, con l'articolo 16-*bis* del decreto legge n. 95/2012, così come modificato e integrato dall'articolo 1, comma 301, della legge 28 dicembre 2012, n. 228, è stato istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, per le Regioni a statuto ordinario, nel quale confluisce uno stanziamento annuale pari a circa 5 mila milioni di euro, corrispondente a circa il 75 per cento delle risorse pubbliche di parte corrente destinate al settore. Le Regioni provvedono, poi, ad erogare tali risorse agli enti locali e alle aziende di trasporto per lo svolgimento dei relativi servizi.

La norma in argomento ha avuto lo scopo di incentivare le Regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi e uniformi a livello nazionale di efficientamento e razionalizzazione. L'applicazione di tali criteri, superando la cristallizzazione dei servizi storici e della

spesa storica, dovrebbe consentire la progressiva rispondenza tra offerta e domanda di trasporto.

In sostanza, la riprogrammazione è mirata alla scelta del vettore più idoneo in relazione alla domanda e all'eliminazione di qualunque sovrapposizione di servizi non giustificata (ferro-gomma, gomma-gomma, ferro-ferro).

Il raggiungimento delle *performance* secondo i criteri relativi all'efficientamento e alla razionalizzazione dei servizi, quali il *load factor* (capacità di occupazione dei posti/km riprodotti) e il rapporto ricavi da traffico/corrispettivi dei contratti di servizio+ricavi da traffico, è in corso di verifica da parte del MIT attraverso l'esame.

Dei dati rilevati dall'Osservatorio per le politiche del TPL istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge n. 244/2007.

Il mancato raggiungimento di tale obiettivo comporta, per la Regione, una riduzione delle risorse attribuitele del 6 per cento a valere sul predetto Fondo.

Certamente il trasporto pubblico locale presenta diversi punti di criticità e, infatti, è necessario accelerare il processo di razionalizzazione attraverso una riforma complessiva del settore, con proposte innovative per il suo rilancio, anche nella direzione di una maggiore integrazione intermodale e di miglioramento della qualità dei servizi regionali, con interventi mirati ad incrementare la capacità dei nodi, a velocizzare le tratte extra urbane,

a sviluppare punti di interscambio in area urbana e migliorare l'accessibilità dei servizi nelle stazioni.

La riforma, nel rispetto dei vincoli costituzionali, deve affrontare punti rilevanti quali l'incremento dell'efficienza e l'economicità delle gestioni, il miglioramento del servizio per i cittadini, l'introduzione di un meccanismo di incentivi/disincentivi legati alla qualità del servizio e all'aumento dei passeggeri, la ridefinizione dei livelli adeguati dei servizi di TPL e l'utilizzo dei costi standard per razionalizzare l'uso delle ri-

sorse pubbliche, lo stimolo a nuovi investimenti da parte delle aziende per il rinnovo del materiale rotabile.

Occorrerà, quindi, concentrare gli sforzi per superare le notevoli criticità che ancora persistono: la frammentazione del servizio e il limitato livello di integrazione tra le varie modalità di trasporto, l'anzianità del parco veicolare, il basso livello di remuneratività del servizio, la domanda fortemente depressa dalla scarsa qualità del servizio, lo scarso livello di apertura al mercato, la congestione delle aree urbane.