

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale. Atto n. 308 (Rilievi alla I Commissione) ( <i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i> ) .....	80
ALLEGATO 1 ( <i>Proposta di rilievi del relatore</i> ) .....	83

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-09757 Tullo: Stato degli adempimenti di quanto previsto nel contratto di programma 2015-2019 da parte di Poste Italiane con particolare riguardo alla digitalizzazione dei servizi offerti e al supporto per la realizzazione dei piani dell'Agenda digitale .....	81
ALLEGATO 2 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	92
5-09758 De Lorenzis: Problematiche relative ai costi delle operazioni di costruzione della rete a banda larga fissa di Enel e iniziative volte ad evitare che questi ricadano nel costo delle bollette elettriche .....	82
ALLEGATO 3 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	94
ERRATA CORRIGE .....	82

#### DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO

*Giovedì 13 ottobre 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.*

#### La seduta comincia alle 13.50.

**Schema di decreto legislativo recante il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale.**

**Atto n. 308.**

(Rilievi alla I Commissione).

(*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del Regolamento, e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo in oggetto, rinviato nella seduta del 12 ottobre 2016.

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

Non essendovi obiezioni così rimane stabilito.

Paolo GANDOLFI (PD), *relatore*, comunica che ha elaborato una proposta di parere (*vedi allegato 1*).

Essa è strutturata, essenzialmente, in due parti: la prima ha carattere generale, anche al fine di fornire elementi di valutazione alla I Commissione sulla portata complessiva dell'intervento normativo.

La seconda contiene rilievi e modifiche puntuali al testo del decreto per la parte di specifica competenza della nostra Commissione. Questi appartengono, in linea di massima, a due diverse tipologie: modifiche suggerite dal lavoro svolto in Confe-

renza unificata che – nella parte ritenuta condivisibile – sottopone all’attenzione della Commissione nonché modifiche emerse nel corso dell’attività istruttoria anche attraverso incontri con soggetti istituzionali e non, compresi rappresentanti delle associazioni di categoria.

Come è noto, il Consiglio di Stato ha segnalato taluni rilievi con riferimento agli articoli 22, 23, 26, 27 e 35 del testo all’esame. Tuttavia è fondamentale rilevare, ancora una volta, la natura sistematica delle disposizioni introdotte per quel che concerne l’assetto complessivo del trasporto pubblico locale dall’affidamento, al finanziamento, alla gestione sostenibile. Peraltro tra le finalità esplicitate figura l’obiettivo di dettare una disciplina generale organica del settore dei servizi pubblici locali, attraverso un riordino dell’attuale quadro normativo e, in tal senso, gli articoli relativi al trasporto pubblico locale contengono disposizioni di riforma lungamente attese dal settore, in grado di determinarne un decisivo ammodernamento. Altri aspetti significativi riguardano le competenze delle autorità di regolazione nazionali; in particolare tra le nuove funzioni conferite all’Autorità di regolazione dei trasporti nel parere sono indicate opportune modifiche che rafforzino le tutele agli utenti dei servizi in un contesto di esercizio in concorrenza.

Conclude ricordando come nel testo si dia evidenza e impulso ai piani locali di trasporto, introducendo anche nei piani urbani del traffico una specifica sezione dedicata alla riduzione del traffico veicolare privato.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell’esame ad altra seduta.

#### **La seduta termina alle 14.**

#### **INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA**

*Giovedì 13 ottobre 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per*

*lo sviluppo economico Antonello Giacomelli.*

#### **La seduta comincia alle 14.**

Michele Pompeo META, *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.

**5-09757 Tullo: Stato degli adempimenti di quanto previsto nel contratto di programma 2015-2019 da parte di Poste Italiane con particolare riguardo alla digitalizzazione dei servizi offerti e al supporto per la realizzazione dei piani dell’Agenda digitale.**

Paolo COPPOLA (PD), in qualità di cofirmatario, illustra l’interrogazione in titolo. Segnala che sulla base dell’indicatore DESI (*Digital Economy and Society Index*), che misura la connettività del Paese, e quindi il grado di attuazione dell’agenda digitale, l’Italia risulta essere tra le meno virtuose. L’attività di Poste italiane, sulla base del contratto di programma 2015-2019 che la lega al Ministero dello sviluppo economico quale fornitore del servizio universale postale, potrebbe rivelarsi molto utile per lo sviluppo dell’agenda digitale anche in considerazione degli impegni che il medesimo contratto prescrive in materia di digitalizzazione dei servizi.

Il sottosegretario Antonello GIACOMELLI risponde all’interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*). Aggiunge, peraltro, che il Governo non considera quanto svolto finora dal fornitore il massimo sforzo possibile. Ritiene che Poste italiane sia nelle condizioni di poter offrire un impegno più qualificato e decisivo, e il Governo intende essere parte attiva, con gli strumenti a disposizione, per rendere possibile il raggiungimento di più elevati risultati.

Paolo COPPOLA (PD), replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara soddisfatto dell'intenzione manifestata dal Governo e, pur comprendendo come la burocrazia non aiuti ad arrivare ad accordi con tutte le realtà territoriali interessate, ritiene che qualora Poste italiane si orientasse con decisione a produrre una bozza di accordo che potesse essere presentata ai diversi enti coinvolti ne risulterebbe facilitata la procedura di adesione all'accordo medesimo a beneficio di tutti.

**5-09758 De Lorenzis: Problematiche relative ai costi delle operazioni di costruzione della rete a banda larga fissa di Enel e iniziative volte ad evitare che questi ricadano nel costo delle bollette elettriche.**

Davide CRIPPA (M5S) chiede, in accordo con il presentatore, di sottoscrivere l'interrogazione in titolo e la illustra. Rivela, innanzi tutto, che la sostituzione dei vecchi contatori e le specifiche tecniche di quelli nuovi, decise dall'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico con la delibera 87/2016, avverrà in più di 30 milioni di abitazioni per un'operazione dal costo complessivo di 30 miliardi di euro, con modalità di definizione e di riconoscimento dei costi ancora nella fase di consultazione ma certamente a carico dei consumatori finali attraverso un onere aggiuntivo in bolletta.

Ricorda che, nel contempo, Enel prevede la realizzazione, attraverso varie fasi da rilasciare in sequenza, di una rete di telecomunicazioni in fibra ottica.

Sulla base di quanto detto segnala il pericolo che il costo finale delle operazioni di costruzione della rete a banda larga fissa da parte di Enel possa ricadere in tutto o in parte nel costo delle bollette elettriche. Per tali motivi chiede al Go-

verno di conoscere quali iniziative intenda adottare, per quanto di competenza, per garantire che tale eventualità sia scongiurata.

Il sottosegretario Antonello GIACOMELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Davide CRIPPA (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara insoddisfatto della risposta del Governo in quanto si rinvia la problematica ad un'azione dell'autorità regolatoria ove proprio la recente storia delle sue decisioni non possono dirsi abbiano rafforzato un sistema soddisfacente. Segnala, inoltre, che i sistemi di misurazione utilizzati attualmente non garantiscono una perfetta taratura. Temendo che la sostituzione dei contatori possa rappresentare l'occasione per ottenere dei sussidi in forma indiretta, conclude si interroga se i dati relativi al consumo passeranno attraverso la nuova fibra ottica o per la rete degli attuali contatori.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 14.15.**

#### *ERRATA CORRIGE*

Nel Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari n. 708 del 12 ottobre, a pagina 99, seconda colonna, undicesima riga, deve leggersi: « approva gli emendamenti 3.1000, 4.1000, » in luogo di: « approva gli emendamenti 3.100, 4.1000, ».

## ALLEGATO 1

**Schema di decreto legislativo recante il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale (Atto n. 308).****PROPOSTA DI RILIEVI DEL RELATORE**

La IX Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento della Camera dei deputati, lo schema di decreto legislativo recante il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale (atto n. 308);

premessi che:

lo schema di decreto legislativo in esame (Atto del Governo n. 308) reca disposizioni sui servizi pubblici locali di interesse economico generale, in attuazione della delega conferita al Governo dal combinato disposto degli articoli 16 e 19 della legge 7 agosto 2015, n. 124 (« Delegha al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche »);

tra le finalità esplicitate figura l'obiettivo di dettare una disciplina generale organica del settore dei servizi pubblici locali, attraverso un riordino dell'attuale quadro normativo;

gli articoli relativi al Trasporto pubblico linea costituiscono una corretta attuazione dei principi di delega di cui all'articolo 19 della legge 7 agosto 2015 e contengono disposizioni di riforma lungamente attese dal settore, in grado di determinarne un decisivo ammodernamento;

sono largamente condivisibili le proposte di modifica approvate dalla Conferenza unificata, nell'intento di giungere ad una riforma condivisa nonché alcune proposte di modifica giunte da altri soggetti interessati, nonché chiarimenti e variazioni formali;

considerato che:

la disciplina del trasporto pubblico locale è attualmente molto frammentata ed è quindi indispensabile un riordino della medesima anche in considerazione della necessità di superare le antinomie e le problematiche sistemiche presenti nell'attuale normativa e di garantire lo sviluppo del settore;

il provvedimento – nel delineare regole generali in materia di assunzione dei servizi pubblici locali, durata e affidamento dei medesimi nonché in tema organizzazione e gestione – definisce altresì il rapporto tra tali norme di principio e la normativa di settore relativa al trasporto pubblico locale;

in particolare ai sensi dell'articolo 3 si prevede che le normative di settore continuino a trovare applicazione, tra l'altro, al trasporto pubblico locale fatta eccezione per le disposizioni relative alle modalità di affidamento, nonché per le disposizioni modificative ed espressamente abrogative contenute nel testo unico, cui anche il settore del trasporto pubblico locale è tenuto a conformarsi;

pertanto le disposizioni di specifica riforma del trasporto pubblico locale si collocano in un quadro di consequenzialità logica e sistematica, in quanto adeguano ed omogeneizzano ai principi previsti dalla delega legislativa (articolo 16 e articolo 19) e alle disposizioni previste dallo schema di decreto legislativo riferite in termini generali ai servizi pubblici locali generali, la normativa interna relativa al TPL, integrando nella stessa i necessari adattamenti

derivanti sia dalle specifiche disposizioni sovranazionali, con particolare riferimento al Regolamento CE 1370/2007, sia dalle specificità strutturali del trasporto pubblico locale su ferro e su gomma;

va in particolare valutata positivamente la salvaguardia delle possibilità di affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico previste dal Regolamento (CE) 1370/2007, posto che le modalità di affidamento del servizio indicate all'articolo 7, se applicate al trasporto pubblico locale, con specifico riguardo a quello ferroviario, porrebbero sostanziali problematiche relative alla coerenza tra le disposizioni nazionali e gli strumenti di flessibilità riconosciuti a livello europeo dal Regolamento (CE) 1370/2007;

altrettanto importante la salvaguardia delle norme di settore nell'ambito dell'articolo 8, concernente la durata dell'affidamento del servizio, specie con riguardo al trasporto ferroviario;

evidenziato quindi che:

occorre precisare ulteriormente, quali disposizioni di carattere generale dettate per i servizi pubblici locali di interesse economico generale (SIEG) siano applicabili anche al trasporto pubblico locale, esplicitando ove la specifica disciplina di settore è fatta salva;

andrebbe chiarito, all'articolo 9, comma 2, che indipendentemente dalla titolarità della proprietà, deve essere garantita la disponibilità delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziali, non rilevando in tal ambito il vincolo all'uso pubblico, inteso in senso esclusivo;

appare necessario superare l'attuale formulazione dell'articolo 14, che disciplina i bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in particolare prevedono la possibilità di conferire agli enti di governo dei bacini ottimali reti, impianti e altre dotazioni patrimoniali di proprietà degli enti pubblici associati e definendone l'assetto societario; inoltre, occorre tenere presente, ai fini

dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente, anche delle specificità territoriali; ancora, andrebbe soppressa la previsione secondo cui – con riferimento ai lotti comprendenti un'utenza maggiore di 350.000 abitanti e riguardanti il trasporto su gomma – l'Autorità di regolazione dei trasporti intervenga a disciplinare i casi in cui per l'aggiudicazione del servizio sia necessaria la presenza di almeno due offerte valide e che in caso di unica offerta, l'aggiudicazione sia consentita soltanto per motivi di necessità e urgenza e comporti l'affidamento per una durata non superiore a tre anni, mentre dovrebbe invece essere formulata una disposizione di salvaguardia degli attuali bacini definiti dalle regioni, ove coerenti con le disposizioni dell'articolo 14;

infine, si reputa utile l'inserimento nel medesimo articolo 14, di una disciplina transitoria, applicabile nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo;

all'articolo 17, nel conferire nuove funzioni all'Autorità di regolazione dei trasporti, andrebbe inserito tra gli schemi dei contratti di servizio oggetto di definizione, anche quelli affidati direttamente; inoltre, occorre introdurre una eccezione all'obbligo di riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell'affidatario per i casi di integrazione tariffaria tra diversi gestori; è altresì importante coniugare l'esigenza di prescrivere – come previsto dalla lettera *b*) del comma 2 – adeguati requisiti di solidità patrimoniale per le società che partecipino ai bandi, con l'esigenza di assicurare la massima partecipazione possibile; infine, andrebbe precisato che la lettera *d*) del medesimo comma trova applicazione solo per l'affidamento di servizi di trasporto pubblico ferroviario;

si suggerisce di precisare, all'articolo 18, che nella funzione regolatoria rientrano, oltre a quella di indirizzo e controllo, anche quella organizzativa e che l'ente affidante si debba avvalere di altra stazione appaltante per lo svolgimento

della procedura di affidamento dei servizi di Tpl, qualora il gestore uscente dei medesimi servizi sia affidatario *in house* del predetto ente;

l'articolo 22 contiene varie disposizioni in materia di trasporto pubblico e, con riferimento ai contenuti dei contratti di servizio, i commi 1 e 2 definiscono quali contenuti essenziali dei contratti di servizio conclusi successivamente al 31 dicembre 2017, l'esclusione di mezzi inquinanti, sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio e l'utilizzo di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri. Con riferimento a tale ultimo elemento appare opportuno consentire la possibilità di uso di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda;

al comma 5 del medesimo articolo, che pone a carico delle imprese gestrici – nell'ambito dei contratti di servizio – l'onere per il mantenimento e per il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, occorre inserire una clausola di salvaguardia per le procedure di affidamento di servizi già avviate antecedentemente alla data di entrata in vigore del presente decreto; in più andrebbe specificato che si debba tener conto del materiale rotabile acquisito con fondi pubblici, ai fini del calcolo della percentuale di risorse da impiegare per il rinnovo del materiale rotabile, nonché per investimenti;

valutato assai positivamente il contenuto del comma 7 che attenua il principio fissato dall'articolo 19 comma 5 della legge n. 42 del 1997 che impone, in maniera indistinta, un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, veniva fissato in misura « pari almeno allo 0,35 » introducendo la possibilità di una diversa valutazione della soglia per tener conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali rimettendone la determinazione a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'e-

conomia e delle finanze, sentita la Conferenza Unificata, ancorché se ne preveda l'applicazione dall'anno successivo a quello di entrata in vigore del decreto;

ai fini di non penalizzare l'utenza più debole del trasporto pubblico locale al comma 9 del medesimo articolo sarebbe opportuno limitare i previsti adeguamenti dei sistemi tariffari e dei livelli delle tariffe per i contratti già in essere alla sola ipotesi di inflazione superiore al doppio di quella programmata, salvo i casi in cui non sia già prevista tale fattispecie nei contratti di servizio;

andrebbe infine soppressa la disposizione di carattere interpretativo di cui al comma 11 dell'articolo 22;

l'articolo 23 modifica significativamente i criteri di ripartizione del Fondo per il concorso finanziario dello Stato al trasporto pubblico locale. In particolare si suggerisce che:

alla lettera *a)* il riferimento per la ripartizione del Fondo sia all'anno 2014 e che la quota sia aumentata del 5 per cento all'anno fino a raggiungere un valore pari al 20 per cento del totale;

alla lettera *b)* che nel riparto della quota si tenga conto delle infrastrutture ferroviarie sul territorio;

alla lettera *c)*, si faccia riferimento al decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, dell'11 novembre 2014 per la definizione dei livelli adeguati di servizio;

alla lettera *d)*, che le riduzioni riguardano i servizi affidati al 31 dicembre 2016 e che per i servizi ferroviari regionali il riferimento è all'avvenuta pubblicazione alla medesima data ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del Regolamento (CE) 1370/2007;

alla lettera *e)*, che il tetto massimo di riduzione annua nel primo quinquennio di applicazione non può essere maggiore del 10 per cento rispetto alle risorse trasferite nel 2015 e comunque le riduzioni affluiscono al medesimo fondo;

infine, si dovrebbe precisare al fine di garantire un'efficace programmazione delle risorse, gli effetti finanziari sul riparto del Fondo, derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui al comma 1, si verificano nell'anno successivo a quello di riferimento;

al comma 2, che, nelle more dell'emanazione del decreto di cui al comma 1 l'anticipazione sia pari all'ottantacinque per cento dello stanziamento del Fondo e che – a certe condizioni – ciascuna Regione sia autorizzata ad accertare fino al 95 per cento della quota del Fondo ad essa attribuita l'anno precedente a quello di riferimento;

al comma 5, che gli effetti abrogativi per i commi 3 e 5 dell'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, 2013 decorrono dall'entrata in vigore del presente provvedimento, nonché per il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013 la vigenza fino all'entrata in vigore del nuovo decreto di riparto del fondo;

riconosciuta l'utilità di quanto previsto dall'articolo 27 con riferimento alla gestione delle criticità segnalate dall'utenza del trasporto pubblico locale nonché in tema di rimborso per il ritardo del servizio non derivante da cause non imputabili al gestore, appare utile introdurre l'obbligo che il pagamento del rimborso sia effettuato al termine del servizio di trasporto, a semplice esibizione del titolo di viaggio e senza ulteriori formalità, comunque fermo restando il rispetto delle regole di validazioni secondo modalità determinate con disposizioni del gestore;

preso quindi atto dei rilievi del Consiglio di Stato con riferimento agli articoli 22, 23, 26, 27 e 35, ma rilevata ancora una volta la natura sistematica delle disposizioni introdotte per quel che concerne l'assetto complessivo del trasporto pubblico locale dall'affidamento, al finanziamento, alla gestione sostenibile;

tenuto conto, segnatamente, dell'intima connessione tra le disposizioni con-

cernenti il trasporto pubblico locale in termini di sistema e quanto previsto dall'articolo 35 che introduce nei piani urbani del traffico una specifica sezione dedicata alla riduzione del traffico veicolare privato;

valutata con favore la redazione di nuove linee guida volte tra l'altro a favorire lo sviluppo di sistemi di trasporto integrato tra le varie modalità di trasporto pubblico locale, nella quale si suggerisce di aggiungere al comma 2, lettera e) un riferimento alla riqualificazione elettrica di mezzi già circolanti in conformità in attuazione al decreto 1° dicembre 2015, n. 219, e al comma 866 della legge n. 208/2015;

rilevata, inoltre l'opportunità di modificare al comma 3 il riferimento temporale, estendendolo a diciotto mesi e di portare a sette anni il termine per l'aggiornamento del piano ivi previsto con aggiornamento biennale, precisando altresì al comma 4, che gli interventi previsti debbano essere comunque coerenti con i contenuti dei piani urbani,

#### DELIBERA DI ESPRIMERE

*i seguenti rilievi:*

a) si precisi eventualmente già nell'articolo 3 comma 1 – e comunque nel corpo dell'articolato, così come di seguito indicato – quali disposizioni non trovano applicazione per i servizi pubblici di trasporto regionale e locale;

b) all'articolo 7, comma 3, sostituire la parola impossibilità con la seguente difficoltà; indi, aggiungere, infine il seguente periodo: « Per quanto riguarda i Comuni, le disposizioni di cui al presente comma si applicano agli enti con più di 15000 abitanti »;

c) all'articolo 7, commi 4 e 5, premettere le parole: « Sono fatte salve le disposizioni di settore »;

d) all'articolo 9:

premettere il seguente comma: «01.Fatte salve le disposizioni di settore, in materia di reti, impianti e dotazioni patrimoniali relativi ai servizi pubblici locali si applicano le norme del presente articolo »;

al comma 2 sostituire le parole Indipendentemente dalla titolarità della proprietà, le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali essenziali, come individuati ai sensi del comma 1, sono vincolati all'uso pubblico e ne deve essere garantita la disponibilità con le seguenti: « Indipendentemente dalla titolarità della proprietà, deve essere garantita la disponibilità delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziali, come individuati ai sensi del comma 1 »;

al comma 4 sopprimere le parole: « Fermo restando quanto stabilito dalle discipline di settore »;

e) all'articolo 10 ai commi 1 e 2 premettere le parole: « Fatte salve le disposizioni di settore »;

f) all'articolo 11 aggiungere infine il seguente comma 6-*bis*: « Nelle materie di cui al presente articolo, si applicano al trasporto regionale e locale le vigenti disposizioni di settore, come modificate e integrate ai sensi dell'articolo 17 del presente decreto »;

g) Sostituire l'articolo 14 come segue:

1. I bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo, sono determinati dalle regioni e dalle Province autonome di Trento e Bolzano, sentite le città metropolitane, gli altri enti di area vasta e i comuni capoluogo di Provincia, nell'ambito della pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale, sulla base di analisi della domanda che tengano conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento;

2. I bacini di cui al comma 1 comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti ovvero inferiore solo se coincidenti con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane. Agli enti di governo dei bacini ottimali possono essere conferite le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali di proprietà degli enti pubblici associati. In tal caso gli enti di governo assumono forma di società interamente possedute dagli enti conferenti, che possono affidare anche la gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali. Al capitale di tali società non è ammessa la partecipazione, neanche parziale o indiretta, di soggetti privati;

3. La determinazione dei bacini di mobilità avviene in base a una quantificazione ovvero una stima della domanda di trasporto pubblico locale e regionale su gomma e su ferro che si intende soddisfare, avvalendosi di matrici origine/destinazione per l'individuazione della rete intermodale dei servizi di trasporto pubblico di linea e non, nonché delle fonti informative presenti all'interno dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Gli operatori già attivi nel bacino sono tenuti a fornire le informazioni e i dati rilevanti entro e non oltre sessanta giorni dalla richiesta di regioni ed enti locali, che adottano adeguate garanzie di tutela e riservatezza dei dati commerciali sensibili;

4. Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale, gli enti affidanti, con l'obiettivo di promuovere la più ampia partecipazione alle medesime, articolano i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica, nonché relative alla specificità territoriale dell'area soggetta alle disposizioni di cui alla legge 16 aprile 1973, n. 171 e successive modificazioni. Tali eccezioni sono discipli-

nate con delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera *f*) del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2001, come modificato dall'articolo 17, comma 1 lettera *a*) del presente decreto. Le Regioni hanno la facoltà di far salvi i bacini determinati anteriormente alla data di entrata in vigore del presente decreto, ove coerenti con i criteri di cui al presente articolo. Per quanto riguarda i servizi ferroviari l'Art può prevedere eccezioni relative anche a lotti comprendenti territori appartenenti a più Regioni, previa intesa tra le regioni interessate;

*4-bis.* Nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo, gli enti locali devono comunque procedere all'affidamento, ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettera *a*) dei servizi di trasporto pubblico per i quali il termine ordinario dell'affidamento è scaduto alla data di entrata in vigore del presente decreto ovvero scadrà tra la predetta data e fino all'adozione dei provvedimenti di pianificazione e istituzione di enti di governo. L'affidamento di cui al presente comma può avere una durata massima di sette anni;

*h)* sostituire l'articolo 15, comma 2 con il seguente:

2. Fatte salve le specifiche disposizioni di settore, le autorità di cui al comma 1, primo periodo, individuano, per gli ambiti di competenza, i costi standard dei diversi servizi pubblici locali di interesse economico generale e i livelli minimi di qualità degli stessi, che sono pubblicati sul portale telematico di cui al comma 1;

*i)* all'articolo 17:

al comma 1, lettera *b*) dopo le parole: « maggioritaria pubblica », aggiungere le seguenti: « nonché per quelli affidati direttamente », e dopo le parole: « esercitati in house », aggiungere le parole: « o affidati direttamente; » aggiungere infine alla lettera *b*) le seguenti parole: « per tutti i contratti di servizio prevede obblighi

di separazione contabile tra le attività svolte in regime di servizio pubblico e le altre attività »;

al comma 2, lettera *a*) si aggiungano, in fine, le parole: « salva la possibilità di soluzioni diverse nei servizi per i quali sia prevista l'integrazione tariffaria tra diversi gestori e che siano suddivisi tra più lotti di gara »;

al comma 2, lettera *b*) sostituire la parola: « venti » con: « quindici »;

al comma 2, lettera *c*) sostituire la parola: « necessari » con: « indispensabili »;

al comma 2, lettera *d*) dopo le parole: « in applicazione della lettera *c*) » aggiungere le seguenti: « limitatamente all'affidamento di servizi di trasporto pubblico ferroviario »;

*j)* all'articolo 18, dopo le parole: « di indirizzo », aggiungere le seguenti: « di organizzazione e; » aggiungere in fine il seguente comma:

*1-bis.* L'ente affidante si avvale obbligatoriamente di altra stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi di Tpl, qualora il gestore uscente dei medesimi servizi sia affidatario in house del predetto ente;

*k)* all'articolo 22:

sostituire il comma 2, come segue:

2. I contratti di servizio di cui al comma 1 prevedono, altresì, che i veicoli per il trasporto pubblico regionale e locale, devono essere dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda ai fini della determinazione delle matrici origine/destinazione, e che le flotte automobilistiche utilizzate per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale siano dotate di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio. I contratti di servizio, in conformità con le

disposizioni di cui al regolamento CE 1370/2007 tengono conto degli oneri derivanti dal presente comma, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi *standard* di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, assicurando la copertura delle quote di ammortamento degli investimenti;

al comma 3, dopo le parole: « trasporto pubblico » aggiungere: « regionale e locale »;

al comma 5, premettere le parole: « Fatte salve le procedure di scelta del contraente per l'affidamento di servizi già avviate antecedentemente alla data di entrata in vigore del presente decreto », e al secondo periodo, dopo le parole: « (PEF) che », aggiungere: « tenendo anche conto del materiale rotabile acquisito con fondi pubblici », e aggiungere, alla fine del comma, il seguente periodo: « Nel rispetto dei principi di cui al regolamento CE 1370/2007 i contratti di servizio tengono conto degli oneri derivanti dal presente comma, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, assicurando la copertura delle quote di ammortamento degli investimenti »;

al comma 9, dopo le parole: « alla predetta data », aggiungere le seguenti: « solo in caso di aumenti maggiori del doppio dell'inflazione programmata », e sostituire le parole: « ove già la fattispecie non sia » con le seguenti: « fatti salvi i casi in cui la fattispecie non sia già »;

al comma 10, sostituire le parole: « finanziata dalla fiscalità locale, con le seguenti della finanza pubblica »;

sopprimere il comma 11;

sostituire la rubrica come segue:  
(Disposizioni in materia di contratti di

servizio e tariffe nel trasporto pubblico regionale e locale);

l) all'articolo 23, comma 1:

alla lettera a) sostituire le parole: « 2015 » con: « 2014 » e le parole: « trenta » con: « venti »;

alla lettera b) aggiungere in fine il seguente periodo: « Nel riparto di tale quota si tiene conto della presenza di infrastrutture ferroviarie di carattere regionale »;

alla lettera c) sopprimere le parole: « in proporzione alle quantità storiche dei servizi su scala regionale » e, dopo le parole: « tabella allegata » aggiungere le seguenti: « al decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze dell'11 novembre 2014 » indi sostituire le parole: « quantità storiche dei servizi » con le seguenti: « le predette percentuali regionali »;

sostituire la lettera d), secondo periodo, come segue: « La riduzione non si applica ai contratti di servizio affidati alla data del 31 dicembre 2016 in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1370/2007, sino alla loro scadenza, nonché per i servizi ferroviari regionali nel caso di avvenuta pubblicazione alla medesima data ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del Regolamento (CE) 1370/2007 »;

alla lettera e) sostituire le parole: « da anno precedente », fino alla fine della lettera con le seguenti: « nonché, nel primo quinquennio di applicazione, una riduzione annua maggiore del 10 per cento rispetto alle risorse trasferite nel 2015. L'importo derivante dalla riduzione di cui alla lettera d) è versato all'entrata del bilancio dello Stato, per essere assegnato allo stesso Fondo »;

sopprimere la lettera f);

aggiungere il comma 1-bis:

1-bis. Al fine di garantire un'efficace programmazione delle risorse, gli effetti

finanziari sul riparto del Fondo, derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui al comma 1, si verificano nell'anno successivo a quello di riferimento;

*m)* all'articolo 23:

al comma 2 sostituire la parola: « ottanta » con: « ottantacinque »;

inserire il seguente comma:

*2-bis.* Nelle more dell'emanazione del decreto di cui al comma 1, all'alinea, ciascuna Regione è autorizzata ad accertare fino al 95 per cento della quota del Fondo ad essa attribuita l'anno precedente a quello di riferimento, ove l'importo complessivo del Fondo nell'anno di riferimento sia pari o superiore a quello dell'anno precedente. Ove l'importo complessivo del Fondo nell'anno di riferimento sia inferiore a quello dell'anno precedente, ciascuna Regione è autorizzata ad accertare fino al 95 per cento di una quota di competenza rideterminata in misura proporzionale alla riduzione del Fondo;

al comma 4 sostituire le parole: « automobilistico e ferroviario » con le seguenti: « con tutte le modalità »;

sostituire il comma 5 come segue:

5. A decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto è abrogato il comma 6 dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e successive modificazioni. A decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1, all'alinea, sono apportate al predetto articolo 16-*bis* le seguenti ulteriori modificazioni:

*a)* i commi 3 e 5 sono abrogati;

*b)* al comma 4, primo periodo, sono soppresse le seguenti parole: « Entro quattro mesi dalla data di emanazione del decreto di cui al comma 3, » e « , in conformità con quanto stabilito con il medesimo decreto di cui al comma 3, » e

le parole « le Regioni » sono sostituite dalle seguenti « Le Regioni »;

*c)* al comma 9, primo periodo, le parole: « il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 3 » sono sostituite dalle seguenti: « decreto del Presidente del Consiglio dei ministri »;

*5-bis.* Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, con le successive rideterminazioni e aggiornamenti ivi previsti, conserva efficacia fino alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1, all'alinea:

*n)* All'articolo 24, comma 2, lettera *e)* le parole: « ente locale » sono sostituite dalle seguenti: « ente affidante »;

*o)* All'articolo 26, integrare la rubrica come segue: (*Lotta all'evasione tariffaria nel settore del trasporto pubblico regionale e locale*);

*p)* all'articolo 27:

al comma 1, sostituire le parole: « dall'articolo 37, comma 2, lettere *e)* ed *l)*, con le seguenti: « dall'articolo 37, comma 2, lettere *d)*, *e)* ed *l)*;

al comma 2, e nella rubrica dell'articolo dopo le parole: « servizio di trasporto pubblico » aggiungere le parole: « regionale e; » indi, al secondo periodo sono aggiunte infine le parole: « fermo restando il rispetto delle regole di validazioni secondo modalità determinate con disposizioni del gestore; » e al terzo periodo sono aggiunte, in fine, le parole: « ed è effettuato al termine del servizio di trasporto, a semplice esibizione del titolo di viaggio e senza ulteriori formalità »;

*q)* agli articoli 31 e 32 premettere le seguenti parole: « Fatte salve le disposizioni di settore »;

*r)* all'articolo 33, comma 2, sono aggiunte, infine, le parole: « Al trasporto pubblico regionale e locale si applicano le

disposizioni di cui all'articolo 23 del presente decreto »;

s) all'articolo 35:

al comma 2, lettera e) aggiungere le parole: « nonché riqualificazione elettrica di mezzi già circolanti »;

al comma 3, sostituire le parole: « dodici mesi » con le parole: « diciotto

mesi » e le parole: « con cadenza almeno quinquennale » con le seguenti: « almeno ogni sette anni; » indi dopo la parola: « monitoraggio » aggiungere la seguente: « biennale »;

al comma 4, dopo le parole: « interventi previsti » aggiungere le parole: « o comunque coerenti con i contenuti dei piani urbani ».

## ALLEGATO 2

**5-09757 Tullo: Stato degli adempimenti di quanto previsto nel contratto di programma 2015-2019 da parte di Poste Italiane con particolare riguardo alla digitalizzazione dei servizi offerti e al supporto per la realizzazione dei piani dell'Agenda digitale.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento agli argomenti posti dagli Onorevoli Interroganti nel *Question Time* in discussione, rappresento quanto segue.

La piena realizzazione dell'Agenda digitale si colloca nell'ambito dei progetti strategici di primario rilievo del Governo e del Ministero dello sviluppo economico, che si dispiegano in una pluralità di iniziative tese a favorire l'infrastrutturazione digitale del Paese, la diffusione di servizi digitali avanzati di particolare valenza sociale a beneficio di tutti i cittadini, quali la digitalizzazione dei servizi municipali.

In questo articolato quadro di iniziative la conclusione del nuovo contratto di programma tra il Ministero dello sviluppo economico ed il fornitore del servizio universale postale, la società Poste Italiane, relativo al periodo 2015-2019, ha offerto la possibilità di valorizzare la capacità della società di far leva sulle potenzialità insite nella digitalizzazione dei servizi. In tal senso, la disciplina contrattuale contempla la previsione, di cui all'articolo 5, comma 3, menzionato dagli Interroganti, di un impegno della società con riguardo all'erogazione di servizi utili ai cittadini, alle imprese e alle pubbliche amministrazioni, nel perseguimento degli obiettivi di coesione sociale ed economica, suscettibili di essere svolti e regolati secondo le modalità di fornitura ed i cor-

rispettivi stabiliti « nell'ambito di apposite convenzioni con le pubbliche amministrazioni ».

Viene inoltre in considerazione V innovativa disposizione del contratto di programma, di cui al comma 5 del predetto articolo 5, che ha previsto l'impegno della società a potenziare in senso complessivo i servizi in relazione alle eventuali iniziative manifestate dagli enti locali, valorizzando in tal modo la presenza capillare sul territorio della propria rete di distribuzione.

In attuazione di tali previsioni contrattuali, sono in corso dai primi mesi dell'anno incontri di Poste Italiane con i rappresentanti delle Regioni e delle ANCI regionali allo scopo di definire, in ciascun ambito territoriale, accordi per la fornitura di servizi, digitali e tradizionali, alla cittadinanza avvalendosi dell'ampia rete distributiva della società.

In particolare, tali incontri si sono svolti con numerose Regioni. Con alcune sono già in corso di definizione gli accordi di attuazione e Poste prevede di completare entro la fine dell'anno il quadro degli accordi con tutte le Regioni interessate.

Per quanto attiene, infine, lo stato delle attività del Distretto *Cyber Security* di Cosenza, Poste Italiane ha confermato il proprio impegno in relazione alle attività operative di ricerca avanzata che il distretto continua a svolgere nel settore della *cyber security*, dedicate ai temi della pro-

tezione dell'utente finale nel *cyber* spazio e dei servizi digitali, i sistemi di pagamento elettronico e la dematerializzazione sicura.

Risulta anche avviato dalla società un percorso strutturato di partecipazione ad iniziative finanziate relative a progetti di

ricerca e innovazione e che sta lavorando con i *partner* che hanno già collaborato con successo alla precedente iniziativa, per accedere a nuovi finanziamenti che riguardano progetti innovativi con significative ricadute sull'area del Distretto.

## ALLEGATO 3

**5-09758 De Lorenzis: Problematiche relative ai costi delle operazioni di costruzione della rete a banda larga fissa di Enel e iniziative volte ad evitare che questi ricadano nel costo delle bollette elettriche.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento agli argomenti posti dagli Onorevoli Interroganti nel *Question Time* in discussione, rappresento quanto segue.

Premetto che questo Governo con il piano Banda Ultra Larga si è dato l'obiettivo di dotare tutto il paese di una infrastruttura a prova di futuro, consentendo ad ogni cittadino ed impresa di avere a disposizione entro il 2020 una connessione ad Internet ad almeno 30Mbps e fino all'85 per cento della popolazione una connessione oltre i 100Mbps. Abbiamo trovato un paese agli ultimi posti in Europa rispetto alla dotazione infrastrutturale, con il piano lo porteremo ad essere uno fra i primi.

Dalla approvazione del piano nel marzo 2015, ci sono stati passi concreti del governo, dalla individuazione delle risorse per il piano (7 miliardi di risorse pubbliche), alla pubblicazione dei primi bandi per la costruzione della rete pubblica nelle aree bianche a fallimento di mercato che prevede uno stanziamento totale fra risorse nazionali e fondi comunitari di circa 3 miliardi.

Il piano e la determinazione su questa materia da parte del governo, ha visto però anche la nascita di iniziative private, come quella di ENEL che stanno indubbiamente generando una competizione infrastrutturale, che in precedenza non si registrava, e che porterà indubbi vantaggi ed una accelerazione della copertura con servizi in banda ultra larga nel paese.

Detto questo, rilevo che la questione formulata dagli interroganti con riguardo alla regolazione dell'attività di sostituzione dei contatori elettrici intelligenti da parte del gruppo ENEL, ricade nella specifica competenza dell'Autorità per l'energia elettrica, il gas e i sistemi idrici ed esula, pertanto, dalle funzioni e compiti propri del Ministero dello sviluppo economico.

La questione va dunque esaminata alla luce del quadro regolatorio di settore, che poggia sui consolidati principi di separazione contabile, trasparenza e di corretta imputazione dei costi del servizio pubblico ai fini della determinazione delle tariffe elettriche. Le stesse saranno correttamente determinate dall'Autorità separando adeguatamente le voci di costo del servizio pubblico dalle eventuali attività in concorrenza quali la realizzazione di una rete in banda ultra larga.

Gli aspetti di cui sopra, sono definiti nella delibera dell'AEEGSI del 2016, attualmente in consultazione pubblica, nella quale si evidenzia l'attenzione dell'autorità ad evitare eventuali sussidi incrociati.

In conclusione, il descritto assetto regolatorio definito dall'Autorità per l'energia elettrica, il gas e i sistemi idrici costituisce un rigoroso presidio a tutela dei consumatori finali e della concorrenza, assicurando una puntuale individuazione dei costi della sostituzione dei misuratori di energia elettrica di prima generazione ai fini del relativo riconoscimento nella tariffa elettrica.