

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### ATTI DEL GOVERNO:

Sulla pubblicità dei lavori .....	208
Schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico. Atto n. 392 ( <i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i> ) .....	208
ALLEGATO ( <i>Parere approvato</i> ) .....	223
SEDE CONSULTIVA:	
Sulla pubblicità dei lavori .....	212
DL 50/2017: Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo. C. 4444 Governo (Parere alla V Commissione) ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	212
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	222

##### ATTI DEL GOVERNO

*Giovedì 4 maggio 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.*

**La seduta comincia alle 13.40.**

##### Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

**Schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico.**

**Atto n. 392.**

*(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni).*

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato, da ultimo, nella seduta del 3 maggio 2017.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, alla luce delle indicazioni emerse dal dibattito, sottopone alla Commissione una nuova versione della proposta di parere rispetto a quella depositata nella seduta di ieri (*vedi allegato*).

In essa si recepiscono, in primo luogo, le due proposte di integrazione formulate dal rappresentante del Governo riferite alla prima condizione, e all'osservazione *sub g)*, volte, rispettivamente, a specificare la destinazione a favore degli utenti di ogni risparmio conseguente alla migliore gestione dei dati e a esplicitare nel testo l'ambito dell'attività di vigilanza che si richiede sia svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con riguardo alle attività e alle strutture cui è demandata la tenuta del PRA.

Un'ulteriore integrazione, espressa nella terza condizione consegue alla condivisibile richiesta del collega Mognato di porre la massima attenzione alla salvaguardia dei livelli occupazionali del personale che gestisce il PRA, esigenza che è stata, peraltro, rappresentata anche da altri colleghi.

Infine, reputa meritevole di accoglimento il suggerimento formulato dalla collega Bruno Bossio in ordine alla soppressione della osservazione riferita alle procedure per i veicoli oggetto di cancellazione dal pubblico registro contenuta nel testo originale della sua proposta.

Con riguardo ai rilievi avanzati dalla collega Bruno Bossio nel suo intervento di ieri, ha ritenuto, invece, di non modificare l'osservazione riferita al valore del Certificato di proprietà in sede di transazione del veicolo in quanto la ritiene una norma di semplificazione per l'utenza, coerente con i principi ispiratori della legge delega, che entrerebbe in vigore immediatamente.

Analogamente non gli è apparsa accoglibile la richiesta di reciprocità del libero e gratuito accesso nelle rispettive banche dati — e più in generale la richiesta di inserire il tema della interoperabilità — che non è praticabile stante la diversa natura e funzione dei due enti gestori delle banche dati.

Quanto alle valutazioni che la collega Spessotto gli ha fatto pervenire questa mattina, evidenzia che esse in parte si riferiscono alle esigenze di finalizzare ogni riduzione futura dei costi a risparmi per l'utenza e, dunque, risultano assorbite dalla nuova formulazione della prima con-

dizione. Quanto alla richiesta di inserire una specifica osservazione volta a stimolare la creazione di un'unica modalità di archiviazione, rileva che essa riprodurrebbe in modo superfluo un criterio di delega a cui, per definizione, il decreto attuativo deve uniformarsi.

Infine, sottolinea che non ha alcuna preclusione di principio rispetto alla richiesta di prevedere la possibilità per il corpo delle polizie municipali e per le amministrazioni pubbliche di accedere e consultare immediatamente e senza oneri le banche dati del PRA e del MIT, quando sia necessario allo svolgimento dei loro compiti istituzionali. Rileva, tuttavia, che gli archivi possono contenere dati soggetti a peculiari regimi di accesso o di riservatezza. In ogni caso, essendo stato già formulato dall'Anci un siffatto rilievo, che la Conferenza unificata ha raccomandato al Governo di valutare in sede di predisposizione del testo definitivo, non reputa necessario in questa sede modificare la proposta di parere in tal senso.

Conclusivamente, ritiene che la proposta così formulata risponda all'intento di raggiungere una equilibrata sintesi delle articolate posizioni e dei proficui contributi emersi nel corso della discussione svolta in Commissione.

Crede che, nella sua attuale versione, la proposta di parere sia un ulteriore passo nel percorso di ineludibile riforma del settore, da perseguire senza avventurarsi in scorciatoie poco meditate o colpi di mano che rischierebbero soltanto di pregiudicare la funzionalità delle strutture e la professionalità di coloro che vi operano e che hanno dimostrato di saper offrire un servizio più che soddisfacente agli utenti.

Ivan CATALANO (CI), intervenendo in dichiarazione di voto, valuta positivamente la proposta di parere del relatore come riformulata. Intende invitare il Governo, con riguardo alla terza condizione concernente la programmazione delle risorse umane coinvolte nelle varie fasi del processo di riorganizzazione e la garanzia i livelli occupazionali esistenti, a tenere conto che per assicurare la funzionalità

del sistema al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono necessarie risorse umane qualificate, specialmente ingegneri e informatici. Ritiene quindi opportuno che il Governo consideri tale aspetto.

Arianna SPESSOTTO (M5S), pur apprezzando il lavoro di sintesi concretizzati nella nuova proposta di parere, esprime perplessità in merito ai rischi connessi alla modifica dell'articolo 103 del Codice della strada. Peraltro, come già ha avuto modo di segnalare nel suo intervento nella seduta di ieri, nell'articolata proposta di parere del relatore non sembra individuabile un'adeguata trattazione della questione, sulla quale, comunque, ritiene insufficienti i chiarimenti fatti pervenire dal Governo.

Propone quindi di inserire nella proposta di parere una condizione volta alla soppressione della modifica del citato articolo 103 del Codice della strada, recata dal provvedimento in esame, che rischia di vanificare quanto introdotto con la legge di stabilità del 2016 in materia di lotta al fenomeno della esterovestizione.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), richiamando le considerazioni svolte nella scorsa seduta, ribadisce la propria posizione critica in merito allo schema di decreto, nella parte in cui non tutela i cittadini né garantisce più efficienza agli utenti ma anzi, al contrario, penalizza proprio le strutture cui gli utenti, per la massima parte, si rivolgono allorché necessitano di servizi legati al proprio veicolo.

Avendo preso parte all'audizione svolta nella giornata odierna presso la Commissione di inchiesta competente in merito alla digitalizzazione e innovazione delle pubbliche amministrazioni dal responsabile della Direzione centrale per la motorizzazione, Maurizio Vitelli, evidenzia come quest'ultimo non abbia negato la necessaria interoperabilità tra le banche dati della motorizzazione e il PRA. Né ha contraddetto l'assunto secondo cui essa costituisce un passaggio ineludibile verso una reale unificazione della documentazione riferita ai veicoli circolanti.

Si rammarica, pertanto, che la sua richiesta di dedicare all'interoperabilità degli archivi uno specifico passaggio della proposta di parere non sia stata accolta, nonostante in tal senso si siano orientati nelle loro deliberazioni sia l'omologa Commissione del Senato sia la Commissione Bilancio della Camera.

A suo avviso, occorre superare una visione di contrapposizione tra il soggetto pubblico, incardinato nell'organizzazione ministeriale e l'ACI inteso come soggetto privato portatore di un proprio interesse egoistico, atteso che quest'ultimo ente ha caratteristiche e svolge funzioni in gran parte assimilabili a quelle pubblicitarie, così come numerose attività della Motorizzazione civile, pur formalmente imputabili ad essa, sono in realtà esternalizzate e nei fatti esercitate da soggetti privati, peraltro a fronte di esborsi notevoli dello Stato.

Ribadisce pertanto la sua richiesta di modifica della proposta di parere nel senso da lei indicato.

Deborah BERGAMINI (FI-PdL) annuncia il voto contrario del suo Gruppo sulla proposta di parere del relatore in quanto ritiene che le buone intenzioni originariamente presenti nella delega legislativa siano state tradite, essendo stati messi in campo strumenti inefficaci. A suo avviso al dichiarato intento di valorizzare il mercato fa seguito, anche in questo caso, un comportamento contraddittorio altrimenti non si capirebbe perché si dovrebbe colpire chi gestisce il PRA considerato che proprio il mercato – costituito dagli utenti – sembra aver dimostrato di preferire i servizi di quest'ultimo, ove possibile, rispetto a quelli della Motorizzazione civile.

Il contenuto del provvedimento in esame sembra invece privilegiare il ruolo della struttura pubblica, senza però che appaia evidente il motivo giacché non lo si fa per ragioni legate al risparmio – che di fatto non è previsto –, o a efficientamento – che non viene realizzato perché al momento sembra più efficiente il servizio reso dal privato – e che, peraltro, induce minori livelli occupazionali.

Si chiede anche se le disposizioni all'esame rappresentino una specie di vittoria per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti atteso che tutto ciò si tradurrebbe, per esso, in un sovraccarico di lavoro difficilmente compatibile con le risorse a disposizione.

Segnala, infine, che le ragioni del suo voto contrario sono rafforzate dai pareri che altri autorevoli soggetti hanno già reso sul provvedimento – contenenti critiche –, compreso quello del Consiglio di Stato.

Paolo GANDOLFI (PD) ritiene positivo l'atteggiamento di chi non tratta il tema in oggetto in termini di contrapposizione tra l'operato della Motorizzazione civile e quello dell'ACI, di cui in qualità di utente ha potuto apprezzare la qualità del servizio.

Occorre, infatti, valorizzare il tentativo che si propone il provvedimento in esame, ovvero quello di offrire ai cittadini un livello di servizio sempre più adeguato.

Crede, peraltro, che il lavoro svolto dal relatore e dalla Commissione nel suo complesso sia orientato proprio in tale direzione e che la proposta costituisca una sintesi accettabile dei diversi interessi coinvolti che però assicura una piena tutela delle esigenze di semplificazione a vantaggio dei cittadini con la dovuta attenzione alla salvaguardia dei livelli occupazionali.

Michele MOGNATO (MDP) ritiene apprezzabili gli sforzi fatti per giungere ad una soluzione alle problematiche poste dal provvedimento all'esame che giudica equilibrata e che concerne anche temi molto risalenti nel tempo come ricordato anche dal presidente nella scorsa seduta. Si dichiara soddisfatto che alcune proposte da lui avanzate in sede di discussione siano state accolte nel parere riformulato dal relatore e si augura che sia possibile concretizzare effettivi risparmi da destinare all'utenza.

Quanto al rilievo sulla salvaguardia dei livelli occupazionali, sottolinea che essa risponde ad esigenze reali, come peraltro

confermato dai rilevamenti effettuati dalle diverse organizzazioni sindacali in sede di audizione.

Auspica che sia accolta nel testo definitivo del decreto legislativo l'istanza della Commissione di essere coinvolta anche nel procedimento di attuazione della riforma conclude dichiarando il voto favorevole sulla proposta di parere come riformulata dal relatore. Prende atto che altri temi che sono stati oggetto del suo intervento nella seduta di ieri hanno comunque trovato spazio nelle determinazioni assunte da altre commissioni parlamentari che si sono espresse sul provvedimento.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO dichiara di condividere sostanzialmente i contenuti della nuova proposta di parere avanzata dal relatore, in particolare con riguardo alle prime due condizioni mentre esprime un orientamento critico sulla terza condizione pur consapevole che in tal senso si è comunque espressa l'omologa Commissione del Senato.

Un'ulteriore notazione critica riguarda il rilievo che invita il Governo ad una consultazione delle organizzazioni sindacali in sede di adozione dei successivi provvedimenti attuativi, nonché con riguardo all'osservazione concernente la predeterminazione dei criteri in base ai quali definire le quote percentuali da versare all'ente che presta il servizio.

Tiene a precisare, infine, che a suo avviso, l'osservazione riferita al valore del certificato di proprietà in sede di vendita del veicolo sia superflua in quanto il suo obiettivo è già realizzato dal decreto.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, prima di passare al voto, desidera rimarcare la proficua azione di confronto in seno alla Commissione su un tema delicato in occasione di un intervento di riforma, peraltro non particolarmente radicale, proposto dal Governo in attuazione di una delega legislativa conferita alcuni anni or sono e i cui principi e criteri direttivi si sono forse rivelati inadeguati a

indirizzare una corretta azione di riorganizzazione.

Giudica positiva la circostanza che nella discussione sia stato in più occasioni chiarita la inutilità di contrapporre strutture che, ciascuna per la sua parte, assolvono ad un ruolo di rilievo pubblicistico.

Replicando alla collega Bruno Bossio, tiene ad evidenziare come il tema della interoperabilità tra le banche dati non sia decisivo se inteso come una mera strumentazione informatica che consenta il dialogo tra sistemi operativi. Analogamente, conferma che, a suo avviso, la possibilità per le amministrazioni locali di attingere dati dagli archivi automobilistici sia già ammessa, sia pure a certe condizioni.

Ritiene che gli elementi emersi nel corso del dibattito e i contributi forniti dai colleghi, dal rappresentante del Governo e dalle deliberazioni assunte dalle Commissioni parlamentari chiamate ad esprimersi sul presente schema di decreto, possono costituire la base per un intervento legislativo puntuale ma più efficace sulla materia, che sarà sua cura proporre entro un breve periodo di tempo, previa verifica dei tempi di approvazione definitiva del decreto legislativo.

Preannuncia che la sua iniziativa legislativa sarà coerente all'attenzione che da molti anni dedica alla questione, la cui complessità è stata colta adesso anche da deputati di più recente nomina e che sarà ancor più evidente nel momento in cui — in quella sede — si svolgeranno le attività conoscitive in forma approfondita ed incisiva, coinvolgendo tutti i soggetti interessati, a partire dall'ACI e dai vertici della Motorizzazione civile, nonché delle Amministrazioni centrali che avevano e che avranno la vigilanza sull'ACI e sulle attività connesse alla tenuta del Pubblico registro automobilistico in ossequio alle indicazioni fornite dalla Commissione nel presente parere.

Michele MOGNATO (MDP) chiede al presidente di precisare l'oggetto della votazione.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, nessun altro chiedendo di intervenire, pone in votazione la propria proposta di parere, nel testo riformulato ed illustrato ai colleghi all'inizio della seduta. Avverte altresì che dalla sua approvazione discenderà la preclusione della proposta alternativa di parere presentata dal gruppo M5S.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni del relatore (*vedi allegato*).

**La seduta termina alle 14.10.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Giovedì 4 maggio 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.*

**La seduta comincia alle 14.10.**

#### Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

**DL 50/2017: Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo.**

**C. 4444 Governo.**

(Parere alla V Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Ivan CATALANO (CI), *relatore*, segnala preliminarmente la norma all'articolo 13 che riduce, per l'anno 2017, per un im-



porto pari a 460 milioni le dotazioni delle missioni e dei programmi di spesa degli stati di previsione dei Ministeri – tra i quali anche il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per circa 41 milioni – finalizzata al concorso delle amministrazioni centrali dello Stato al raggiungimento degli obiettivi programmatici indicati nel Documento di economia e finanza per l'anno 2017.

Secondo quanto riportato nella relazione tecnica le riduzioni intervengono per circa 161 milioni di euro in maniera indistinta su missioni e programmi di spesa mentre per circa 299 milioni di euro sono riduzioni puntuali o definanziamenti di talune tipologie di spesa.

L'operazione in commento non si qualifica però come un vero e proprio « taglio lineare ». Infatti, è ammessa la possibilità di rimodulare le riduzioni, nel rispetto dell'invarianza dei saldi di finanza pubblica, su iniziativa dell'Amministrazione centrale interessata.

Segnala, sul punto, che sarebbe utile ricevere dal rappresentante del Governo delucidazioni circa le autorizzazioni di spesa del suo Dicastero per quanto di interesse della Commissione.

Osserva, quindi, che il decreto interviene poi in materia di trasporto pubblico locale all'articolo 27.

Il comma 1, alla lettera *a*) inserisce nella legge di bilancio 2017 (legge n. 232 del 2016) il nuovo comma 534-*quater* che – nelle more del riordino del sistema della fiscalità regionale – ridetermina la dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale in 4.789,5 milioni di euro per l'anno 2017 e 4.932,6 milioni a decorrere dall'anno 2018. Tale norma ripropone i contenuti di un emendamento approvato in questa Commissione in sede di legge di bilancio per il 2017, poi non recepito nel testo definitivo della legge. Tuttavia rispetto allo stanziamento previsto dal bilancio 2017 (e alla proposta approvata in Commissione), la norma in esame comporta una riduzione di 70 mi-

lioni per il 2017 e una riduzione di 100 milioni a decorrere dall'anno 2018 degli importi destinati al Fondo.

Sotto il profilo funzionale l'articolo 534-*quater* disapplica il meccanismo di alimentazione del Fondo mediante il gettito delle accise su benzina e gasolio, attualmente vigente, sterilizzando quindi i conguagli derivanti dall'andamento del gettito dell'accisa stessa. Conseguentemente la lettera *b*) del medesimo comma 1 introducendo anch'esso nella legge di bilancio 2017 un nuovo comma 534-*quies*, abroga il D.P.C.M. 26 luglio 2013 che collegava la dotazione del fondo al gettito effettivo dell'accisa.

Al riguardo, manifesta le sue perplessità rispetto alla scelta di decurtare le risorse di un settore fondamentale, quale quello del trasporto pubblico locale, per dirottarle a copertura degli interventi recati dall'articolo 14 e 20 del presente provvedimento, ovvero a compensazione di minori introiti per i comuni penalizzati del criterio dei fabbisogni standard, nonché alle esigenze delle province.

Sempre in ragione della possibilità di reintegrare il fondo, chiede al Governo se sia percorribile una strada che preveda di utilizzare a tal fine una quota del gettito dell'accisa.

I commi da 2 a 8 riformano le modalità di ripartizione del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale.

Come anticipato dal Governo nel DEF per il 2017, il decreto recupera le disposizioni a suo tempo recate nell'articolo 23 dello schema di decreto legislativo n. 308, adottato in attuazione della delega per la riforma dei servizi pubblici locali ma non emanato, a seguito della pronuncia di illegittimità costituzionale n. 251 del 2016.

Su di esso si sono comunque espresse le competenti Commissioni parlamentari e i rilievi formulati dalla Commissione su criteri di ripartizione previsti nel nuovo regime hanno avuto un recepimento quasi integrale.

Il comma 2 prevede che a decorrere dal 2018, il Fondo sia ripartito sulla base di un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro del-

l'economia e delle finanze previa intesa in sede di Conferenza unificata da emanare entro il 30 giugno di ogni anno (nel caso di mancata intesa si prevede la deliberazione del Consiglio dei ministri ai sensi dell'articolo 3, comma 3, del decreto legislativo n. 281 del 1997).

La ripartizione del Fondo, ai sensi della lettera *a*), avviene in primo luogo assegnando il 10 per cento sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi registrato tra il 2014, preso come anno base e l'anno di riferimento. Tale formulazione è coerente con quanto previsto dai rilievi formulati dalla Commissione, nei quali si segnalava l'opportunità di fare riferimento proprio all'anno 2014 anziché all'anno 2015, come era originariamente previsto.

Tale quota è incrementata del cinque per cento dell'importo del Fondo per ciascun anno fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del predetto Fondo. Anche in tal caso si dà seguito ai rilievi espressi dalla Commissione sull'articolo 23 dello schema di decreto legislativo che prevedeva, nel testo originario, che la quota fosse invece pari al trenta per cento.

Segnala che la disposizione prevede che, in sede di distribuzione delle risorse, si debba tenere conto dell'articolo 19, comma 5, lettera *a*), del decreto legislativo n. 422 del 1997, che pone l'obbligo di assicurare che i ricavi da traffico siano almeno pari al 35 per cento dei costi operativi (al netto dei costi di infrastruttura).

Al riguardo, ricorda che lo schema di decreto legislativo (articolo 22, comma 7), mitigava la rigidità del parametro fissato dall'articolo 19, comma 5, lettera *a*), venendo incontro alla oggettiva difficoltà di assoggettare a un criterio unico ed omogeneo di efficienza situazioni assai differenziate sotto il profilo territoriale e della domanda, con potenziali effetti penalizzanti nella ripartizione del Fondo proprio per quei territori strutturalmente svantaggiati.

Ritiene, pertanto che sarebbe opportuno che il Governo chiarisca perché non si sia inteso riprodurre in questa sede la

modifica del citato articolo 19 nel senso di consentire una diversa valutazione della soglia per tener conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali da definire con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza Unificata.

Evidenzia che la lettera *b*) dispone che un ulteriore 10 per cento del Fondo, analogamente a quanto previsto dall'articolo 23 dello schema di decreto legislativo, sia ripartito sulla base di quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in materia di determinazione dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge n. 147 del 2013.

Questa quota è aumentata del 5 per cento negli anni successivi fino a raggiungere il 20 per cento. Anche in tal caso è opportunamente recepito quanto rilevato dalla Commissione che richiedeva che nel riparto di tale quota si tenesse conto della presenza di infrastrutture ferroviarie di carattere regionale.

Ai sensi della lettera *c*), la quota residua, pari al 60 per cento del Fondo, viene ripartita secondo le percentuali regionali di cui alla tabella allegata al decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze dell'11 novembre 2014.

Anche in tal caso è stato recepito quanto indicato dalla Commissione sullo schema di decreto legislativo, nel senso di modificare il testo dello schema di decreto legislativo che faceva invece riferimento alle quantità storiche dei servizi di cui alla tabella allegata al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, fino alla determinazione dei livelli adeguati di servizio che sostituiranno le percentuali regionali sopra indicate.

La lettera *d*) prevede una penalizzazione per le regioni i cui servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riparto, ovvero non risulti pubblicato alla mede-

sima data il bando di gara. La riduzione è pari al 15 per cento dei corrispettivi dei contratti non affidati secondo le procedure pubbliche.

Recependo un rilievo espresso dalla Commissione sullo schema di decreto legislativo, la disposizione in esame specifica che la penalizzazione non si applica ai contratti vigenti al 30 settembre 2017 e per tutto il periodo della loro vigenza (il termine previsto nello schema n. 308 era al 31 dicembre 2016).

Osserva, tuttavia, che la Commissione aveva suggerito quel termine nel presupposto che il provvedimento entrasse in vigore già nel 2016. Sarebbe dunque opportuna, a suo avviso, una verifica sulla congruità del termine.

In ogni caso, ai sensi della lettera e), la somma delle risorse ripartite sulla base dei criteri sopra indicati non può comportare un delta negativo per ciascuna regione superiore al 5 per cento rispetto a quanto conseguito dalla medesima nell'anno precedente. Anche in tal caso si recepisce quanto indicato da un apposito rilievo della Commissione che prevedeva che, nel primo quinquennio di applicazione, il riparto non può determinare per ciascuna regione, una riduzione annua maggiore del 10 per cento rispetto alle risorse trasferite nel 2015. Ove l'importo complessivo del Fondo nell'anno di riferimento sia inferiore a quello del 2015, tale limite è rideterminato in misura proporzionale alla riduzione del Fondo medesimo.

Il comma 3, recependo un rilievo della Commissione finalizzato a garantire un'efficace programmazione delle risorse, precisa che gli effetti finanziari sul riparto del Fondo si verificano nell'anno successivo a quello di riferimento.

Il comma 4 riproduce il meccanismo di anticipazione del Fondo (l'80 per cento è anticipato facendo riferimento ai valori dell'anno precedente) già previsto dal testo dello schema di decreto legislativo, nelle more dell'emanazione del decreto annuale di ripartizione del Fondo medesimo.

Al riguardo, evidenzia che nei rilievi espressi dalla Commissione si invitava il

Governo ad integrare la disposizione nel senso di prevedere che « 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 ».

Chiede, pertanto, al rappresentante del Governo di indicare i motivi per i quali non si sia inteso recepire tale suggerimento.

Il comma 5 riproduce la norma dell'Atto n. 308 che richiama il ruolo dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale con riferimento all'acquisizione di dati uniformi sul trasporto pubblico locale.

Al riguardo, anche in tale ambito emerge l'esigenza che il flusso informativo di interesse dell'Osservatorio sia reso in formato aperto e interoperabile, così da poter facilitare l'elaborazione e la fruizione dei medesimi da parte degli interessati.

Segnala, inoltre, che il Parlamento è ancora in attesa della relazione dell'Osservatorio riferita al 2016, essendo soltanto pervenuta nel gennaio 2016 quella concernente l'anno 2015.

Il comma 6, anche in tal caso riprendendo le norme dello schema di decreto legislativo, prevede entro 90 giorni l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con cui saranno definiti i criteri in base ai quali le regioni a statuto ordinario – entro 120 giorni, salvo intervento sostitutivo dello Stato in caso di inadempienza – determineranno i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

La norma in commento ne preconstituisce alcuni: obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, eliminazione di duplicazioni, riordino dei servizi automobi-



listici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari, stimolo a soluzioni innovative e di minor costo per fornire servizi di mobilità nelle aree a domanda debole. Le regioni provvedono alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro e non oltre i successivi centoventi giorni e provvedono altresì contestualmente ad una riprogrammazione dei servizi.

Al riguardo, ritiene che sarebbe opportuno indicare uno specifico criterio legato allo sviluppo nel trasporto pubblico locale di sistemi ITS (*Intelligent Transport Systems*), ovvero a guida intelligente, peraltro secondo le indicazioni fornite dall'apposito Piano di Azione Nazionale sui sistemi intelligenti di Trasporto ITS, adottato nel febbraio del 2014 dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il comma 7 disciplina le abrogazioni conseguenti alla nuova disciplina di riparto del Fondo.

Come richiesto in uno dei rilievi formulati dalla Commissione è altresì introdotta una disciplina transitoria. Infatti, il comma 8 stabilisce che – nelle more dell'emanazione del nuovo decreto di riparto – conservi efficacia il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, in base al quale sono attualmente assegnate le risorse del Fondo, con le successive rideterminazioni e aggiornamenti ivi previsti fino al 31 dicembre dell'anno precedente alla data di entrata in vigore del decreto sopra indicato, e comunque – si precisa nel testo del decreto-legge – non oltre il 31 dicembre 2018.

I commi da 9 a 11 dell'articolo 27 recano alcune disposizioni per favorire l'acquisizione, mediante locazione, di materiale rotabile da parte di imprese di trasporto pubblico regionale o locale e per provvedere al rinnovo dello stesso materiale, anche attraverso centrali di acquisto nazionali.

In particolare, il comma 9 consente alle imprese affidatarie del servizio di trasporto pubblico locale di ricorrere alla locazione di materiale rotabile per il tra-

sporto ferroviario e alla locazione senza conducente di veicoli per il trasporto su gomma.

Sul contenuto della norma, manifesta perplessità sulla facoltà di locazione di veicoli « di anzianità massima di dodici anni », che appare un limite troppo blando, atteso che gli obiettivi sono quelli di ridurre entro i 7 anni la media di anzianità del parco circolante. In alternativa alla riduzione del limite massimo, ritiene che si potrebbe introdurre il limite legato alle classi di inquinamento del mezzo.

Il comma 10 modifica l'articolo 84 del Codice della strada, disponendo che possano essere destinati alla locazione senza conducente anche i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2, del Codice stesso, adibiti ai servizi di linea di trasporto di persone (tale disposizione corrisponde all'articolo 37, comma 3, del citato Atto n. n. 308).

Ritiene che per una migliore comprensione della disposizione novellata, occorrerebbe anteporre un segno di interpunzione al nuovo periodo che si inserisce nell'articolo 84 del Codice.

Il comma 11 stabilisce che le aziende affidatarie del Trasporto pubblico locale, sempre al fine di rinnovare il materiale rotabile, possono accedere agli strumenti di acquisto e negoziazione messi a disposizione dalle centrali di acquisto nazionali.

Segnala che di tale disposizione non vi è traccia nella relazione illustrativa, che sarebbe invece stata utile per comprenderne pienamente la portata normativa di carattere innovativo.

Il comma 12, infine, novella il comma 2-bis dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 244 del 2016 (« Proroga termini ») nel senso di abrogare la parte recante la nozione di « riunione di imprese », applicabile ai soggetti autorizzati allo svolgimento di servizi automobilistici interregionali di linea con autobus.

Ricorda che la disposizione oggetto di modifica era stata inserita nel corso dell'esame del provvedimento al Senato, ed è stata esaminata a suo tempo in sede consultiva dalla Commissione che si era

espressa criticamente sotto il profilo della tutela della concorrenza in quanto risultava pregiudizievole rispetto ad un determinato modello di *business* di trasporto interregionale.

Con riferimento al Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale ricorda, infine, che l'articolo 39 del presente decreto-legge condiziona l'erogazione della quota del 20 per cento per gli anni dal 2017 al 2020 al fatto che la regione, a sua volta, abbia provveduto all'erogazione delle risorse per l'esercizio delle funzioni trasferite alle province ed alle città metropolitane. Ciò evidentemente per evitare che le regioni ritardino il trasferimento agli enti locali delle somme di loro spettanza.

Segnala che altri interventi assai significativi di competenza della Commissione sono contenuti nell'articolo 47 e riguardano la materia del trasporto ferroviario.

In primo luogo tale disposizione prevede interventi sulla gestione delle reti ferroviarie regionali, con iniziative volte a rafforzare la sicurezza ferroviaria in tali ambiti nonché individuando nuove forme di coinvolgimento di Rete Ferroviaria italiana, nella gestione di questo patrimonio infrastrutturale (commi 1-5).

In particolare il comma 1 prevede che, sulla base di un'intesa tra le regioni e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da definirsi entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, Rete Ferroviaria Italiana Spa sia individuata quale unico soggetto responsabile della realizzazione degli interventi tecnologici necessari all'adeguamento delle linee regionali agli standard tecnologici e di sicurezza previsti per la rete ferroviaria nazionale.

Ai sensi del comma 2, Rete ferroviaria italiana attua gli interventi nell'ambito di apposito contratto con le Regioni interessate, nei limiti delle risorse disponibili destinate agli scopi, ed in coerenza con i piani di adeguamento tecnico presentati dai competenti gestori delle reti regionali, rispetto ai quali sia intervenuto il relativo pronunciamento da parte del competente organismo preposto alla sicurezza.

Con riferimento alla congruità delle risorse già disponibili, ricorda che nel corso dell'audizione dei rappresentanti di ASSTRA, tenutasi presso questa Commissione il 15 marzo 2017, è stata rappresentata l'assoluta insufficienza delle risorse allo stato stanziato ai fini dell'adeguamento della rete ferroviaria agli standard tecnologici richiesti. In particolare i rappresentanti di ASSTRA, nella memoria lasciata agli atti di questa Commissione, hanno stimato un fabbisogno di 1,8 miliardi di euro per gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria a fronte di fondi stanziati pari a circa 300 milioni di euro.

Chiede, quindi, al rappresentante del Governo se possa confermare le stime in possesso della Commissione e, qualora tali dati siano confermati, se e quali iniziative il Governo intenda assumere per assicurare la copertura integrale del fabbisogno.

I successivi tre commi dell'articolo 47 evidenziano diverse modalità in forza delle quali parte delle reti regionali possono essere a vario titolo affidate al gestore dell'infrastruttura nazionale o, addirittura, inserite nell'ambito dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Il comma 3 prevede infatti che con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, siano individuate, nell'ambito delle linee ferroviarie regionali, quelle di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale, che possono essere destinatarie di finanziamenti dello Stato per eventuali investimenti sulle linee, indicando anche i criteri cui fare riferimento per tale individuazione.

Il comma 4 prevede la possibilità che le regioni territorialmente competenti, i gestori delle linee ferroviarie e Rete ferroviaria italiana concludano accordi o stipulino contratti per il compimento di interventi sulle reti ferroviarie regionali diversi da quelli concernenti l'adeguamento delle reti o per definire il subentro di Rete Ferroviaria italiana nella gestione delle reti stesse, definendo in tal caso le coperture finanziarie e i relativi oneri contrattuali. Si precisa che l'accordo può

anche non riguardare le linee classificate di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale.

Il comma 5 precisa che con uno o più ulteriori decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano sono individuate, tra quelle di cui al comma 3, le linee che assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e che, come tali, vengono trasferite a titolo gratuito al demanio e al patrimonio disponibile ed indisponibile dello Stato e contestualmente conferite al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale nell'ambito della concessione (previa individuazione delle risorse necessarie alla loro gestione).

Il comma 6 prevede la procedura di riprogrammazione del 50 per cento delle risorse disponibili in favore di *Grandi Stazioni Rail* per il completamento del Programma Grandi Stazioni, ovvero per la realizzazione di ulteriori opere funzionali a rendere gli interventi più aderenti alle mutate esigenze dei contesti urbani nei quali si inseriscono. Nella relazione tecnica al decreto rispetto a tale norma si evidenzia che risultano ad oggi impegnati ma non ancora utilizzati fondi statali pari a circa 80 milioni di euro.

Il comma 7 modifica l'attuale disciplina che assegna fondi per il risanamento delle Ferrovie del Sudest.

Il comma 8 reca una disposizione riguardante il pagamento di alcuni servizi ferroviari resi da Trenitalia nella regione siciliana, nonché di altri servizi interregionali che sono a carico dello Stato « nelle more della definizione dei relativi rapporti contrattuali ».

Tenuto conto che si tratta di costi a carico dello Stato, ritiene che sarebbe opportuno stabilire un termine certo entro cui sottoscrivere i suddetti contratti.

Il comma 9 reca l'autorizzazione delle attività propedeutiche all'avvio dei lavori relativi alla sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. La

norma precisa tra l'altro che l'autorizzazione allo svolgimento delle attività propedeutiche è resa nelle more della sottoposizione al CIPE del progetto definitivo dell'opera e ai fini dell'avvio della realizzazione dell'opera stessa. Nella relazione tecnica si specifica che l'intervento in commento è finalizzato a « rispettare le tempistiche previste e a non incorrere nel defianziamento delle risorse europee già assegnate ».

L'articolo 47 prevede infine l'istituzione di un Fondo per finanziare, conformemente alle disposizioni europee relative agli aiuti di Stato, l'ammodernamento dei carri merci, con particolare riferimento alla realizzazione degli interventi per la riduzione del rumore dei carri ferroviari (commi 10-11).

Segnala che il meccanismo adottato è quello di istituire un fondo statale, finanziato riducendo le risorse destinate al contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura nazionale, dal quale attingere in base ad un decreto ministeriale gli incentivi spettanti alle imprese e ai detentori di carri che rinnovano i mezzi.

Invita, quindi, il rappresentante del Governo a fornire delucidazioni in merito alla effettiva compatibilità del descritto meccanismo con le normative europee citate nel testo, atteso che il regolamento di esecuzione definisce un quadro normativo che consente l'introduzione, e l'applicazione, da parte dei gestori dell'infrastruttura, di un regime sui canoni differenziati per l'accesso alle linee ferroviarie sulla base del rumore prodotto strutturato in forma di programma di sconti minimi obbligatori o di *bonus* (o anche di « *malus* »).

Osserva che l'articolo 48 recepisce le disposizioni originariamente previste agli articoli 14, 17 e 26 del citato Atto n. 308 – riferite alla determinazione dei bacini di mobilità, al contrasto dell'evasione tariffaria nonché alle competenze dell'Autorità nazionale dei trasporti – modificandole però alla luce dei rilievi deliberati da questa Commissione.

I commi da 1 a 5 disciplinano i bacini e i livelli adeguati dei servizi di trasporto

pubblico locale e regionale recependo testualmente quanto previsto dai rilievi votati dalla Commissione. Si prevede che i bacini e i relativi enti di governo siano definiti 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 di alcuni specifici criteri.

Il bacino di mobilità minimo è comunque pari a un'utenza minima di 350.000 abitanti. È ammessa un'utenza inferiore a tale soglia minima soltanto nel caso in cui i bacini coincidano con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane. Il comma 3 definisce, conformandosi a quanto indicato nei rilievi deliberati dalla Commissione, le modalità di determinazione dei bacini di mobilità.

Agli enti di governo dei bacini possono essere conferite le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali di proprietà degli enti pubblici associati. In tal caso tali enti costituiscono 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.

Si prevede infine che – ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale – gli enti affidanti articolino i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, salvo i casi, definiti dall'Autorità di regolazione dei trasporti, nei quali si prevedano delle eccezioni a tale regola definite in conformità con quanto votato in sede di rilievi da questa Commissione. Non risulta riproposta, conformemente all'orientamento della Commissione espresso sull'Atto n. 308, la norma derogatoria riguardante l'aggiudicazione del servizio in caso di gare con un unico offerente.

I commi 6, 7 e 8 intervengono sulle competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti, riprendendo le disposizioni

dell'articolo 17 dello schema di decreto legislativo, anche in tal caso recependo i rilievi formulati dalla Commissione.

In particolare, il comma 6 novella l'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011, che istituisce l'Autorità al fine di attribuire ad essa anche il compito di definire regole generali riferite alle procedure di scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

Spetta quindi all'Autorità definire gli schemi dei contratti di servizio per quelli esercitati *in house* da società pubbliche o a partecipazione maggioritaria pubblica ovvero affidati direttamente, nonché determinare – sia per i bandi di gara che per i contratti di servizio esercitati *in house* o affidati direttamente – la «tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare» e gli obiettivi di equilibrio finanziario. Si precisa la necessità che per tutti i contratti di servizio si preveda la separazione contabile tra le attività svolte in regime di servizio pubblico e le altre attività.

Inoltre, l'Autorità detta regole generali in materia di: *a)* svolgimento di procedure che prevedano obbligatoriamente la riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell'affidatario che se ne assume il rischio di impresa, facendo salva, come previsto dai rilievi deliberati dalla Commissione, la possibilità di soluzioni diverse; *b)* obblighi patrimoniali per i soggetti che intendano partecipare alle citate procedure (patrimonio netto pari almeno al quindici per cento del corrispettivo annuo posto a base di gara); *c)* adozione di misure in grado di garantire all'affidatario l'accesso a condizioni eque ai beni immobili e strumentali indispensabili all'effettuazione del servizio; *d)* facoltà, con riferimento al trasporto ferroviario, per l'ente affidante e per il gestore uscente di cedere la proprietà dei beni immobili essenziali e dei beni strumentali a soggetti societari, costituiti con capitale privato ovvero con capitale pubblico e privato, che si specializzano nell'acquisto dei predetti beni e di beni strumentali nuovi per locarli ai gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale; *e)* trasferimento del personale

dependente dal gestore uscente al subentrante nel rispetto della normativa europea in materia.

I commi da 9 a 12 dell'articolo 48 recepiscono invece le disposizioni dell'articolo 26 dello schema di decreto legislativo.

Evidenzia la necessità di correggere il riferimento normativo interno recato dal comma 10, che evidentemente dovrebbe rinviare ai due commi precedenti.

In particolare sono definite le modalità di utilizzo del titolo di viaggio, le relative sanzioni e la possibilità di utilizzo ai fini del contrasto dell'evasione tariffaria dei sistemi di video sorveglianza a bordo dei veicoli ed alle fermate.

Sempre in funzione di contrasto al fenomeno dell'evasione tariffaria si novella l'articolo 71 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980, in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto, disponendo che i gestori del trasporto pubblico possano avvalersi di agenti accertatori, anche non appartenenti ai propri organici, ai quali sono riconosciuti, tra l'altro, i poteri di identificazione dei trasgressori.

Ritiene tale disciplina meritevole di una attenta riflessione. Infatti, da un lato si attribuiscono a soggetti « esterni » al gestore compiti di accertamento, mentre sarebbe forse più conveniente incrementare gli organici di quest'ultimo. Ma soprattutto si rischia di distogliere agenti ed ufficiali aventi qualifica di polizia giudiziaria dai loro compiti istituzionali, per adibirli a mansioni certamente di minor impatto sociale e che, in ogni caso, richiedono di essere affrontati con strutture che hanno una specifica competenza, come risulta essere in particolare la Polizia Ferroviaria.

Segnala infine che non è riproposta la norma — presente nel testo originario dello schema di decreto legislativo — che riconosceva a tali soggetti, entro certi limiti, la qualità di pubblico ufficiale e che consentiva di accertare e contestare violazioni per le quali siano previste sanzioni amministrative.

Concludendo l'illustrazione delle norme in materia di trasporto pubblico locale, sempre confrontandole con lo schema di decreto legislativo esaminato nell'autunno scorso dalla Commissione, rileva quindi che sono riprodotti gli articoli 14, 17, 23 e 26 del citato schema, nonché la disposizione contenuta al comma 3 dell'articolo 37.

Non sono invece state inserite in tale decreto-legge le disposizioni di cui agli articoli 22 e 27 del medesimo schema relativi, rispettivamente, ad obblighi contrattuali e disposizioni per l'innovazione del trasporto pubblico locale e a tutela dell'utenza nel settore del trasporto pubblico locale.

Chiede a questo proposito al rappresentante del Governo se intenda chiarire le ragioni di questa scelta.

In materia di assetti del mercato ferroviario va segnalato quanto stabilito dall'articolo 49 che prevede il trasferimento a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. delle azioni di ANAS S.p.A., mediante aumento di capitale, per un importo corrispondente al patrimonio netto di ANAS.

L'obiettivo dell'intervento è lo sviluppo, da parte di ANAS S.p.A., di opportune sinergie con il gruppo Ferrovie dello Stato (FS), al fine di realizzare, tra l'altro, un incremento degli investimenti di almeno il 10 per cento (rispetto al 2016) sia nel 2017 che nel 2018. L'articolo detta altresì le condizioni per il trasferimento delle quote societarie (commi 2 e 3) e disciplina gli effetti del medesimo trasferimento su atti e operazioni societarie (commi 4 e 5). Vengono altresì dettate disposizioni circa: l'abrogazione di norme precedenti, che risultano superate (commi 6, 9 e 10); la definizione del contenzioso (commi 7 e 8), anche attraverso la messa a disposizione di un volume di risorse nel limite di 700 milioni di euro; la disapplicazione di norme sul contenimento della spesa (comma 11) nonché l'utilizzo di risorse, nelle more del perfezionamento del contratto di programma ANAS 2016-2020, per la realizzazione di attività di progettazione e manutenzione straordinaria della rete stradale nazionale.



Il giudizio su questa operazione, tralasciando i tecnicismi di carattere finanziario, va maturato in relazione alla sussistenza di strumenti di controllo pubblico sulle infrastrutture strategiche nazionali, che è assolutamente necessario dato il loro carattere di monopolio naturale.

Costituire una sola *holding* potrebbe comportare, a suo avviso, il seguente rischio: una massiccia apertura al mercato del capitale azionario finirebbe per pregiudicare la vigilanza dello Stato, in un solo colpo, sull'infrastruttura stradale e sulle principali arterie stradali, rischio che va assolutamente scongiurato escludendo progetti di privatizzazione dell'*holding*.

L'articolo 50 autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze a deliberare e sottoscrivere un aumento del capitale sociale di Invitalia-Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A., per favorire le attività di investimento, nel settore dei trasporti per un importo massimo di 300 milioni di euro.

Tale disposizione trae origine dalla crisi aziendale che interessa la compagnia Alitalia, come risulta esplicitamente dalla successiva adozione del decreto-legge 2 maggio 2017, n. 55, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia S.p.A. – società che con decreto del Ministro dello sviluppo economico del 2 maggio 2017 è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria.

L'articolo 1 del citato decreto dispone, infatti, che le predette risorse siano destinate, congiuntamente ad ulteriori 300 milioni di euro, a garantire la gestione aziendale per il semestre maggio-ottobre 2017.

In relazione alla materia della mobilità aerea, l'articolo 51 consente all'ENAV di destinare alla riduzione della tariffa per i servizi di terminale una quota delle risorse relative alla fornitura dei servizi della navigazione aerea di rotta in favore del traffico civile, non di sua spettanza, rimosse e consuntivate per l'anno 2014, pari a 26 milioni di euro.

L'articolo 52 infine interviene sulla materia della mobilità ciclistica integrando la

norma del comma 640 della legge di Stabilità 2016, con la previsione della realizzazione di ulteriori ciclovie turistiche sul territorio nazionale da attuare nell'ambito delle risorse già previste a legislazione vigente. Si tratta in particolare della ciclovia del Garda; della ciclovia Trieste – Lignano Sabbiadoro – Venezia; della ciclovia della Sardegna; della ciclovia della Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia); della ciclovia Tirrenica e della ciclovia Adriatica.

L'ultima norma d'interesse per la Commissione è rappresentata dall'articolo 65 che stabilisce che a decorrere dal 2017, alle spese di funzionamento dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) in relazione ai compiti di autorità nazionale di regolamentazione del settore postale, si debba provvedere esclusivamente con i criteri di determinazione del contributo annuale che sono già previsti per i soggetti operanti negli altri settori sottoposti alla vigilanza di tale Autorità. Vengono quindi abrogati l'articolo 2, commi da 6 a 21, e l'articolo 15, comma 2-*bis*, del decreto legislativo 22 luglio 1999, n. 261, che disciplinavano le modalità di finanziamento della soppressa Agenzia nazionale di regolamentazione del settore postale e che, con riferimento al settore postale erano applicabili all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni alla quale erano state attribuite le funzioni dell'Agenzia.

L'uniformazione dei criteri di contribuzione del settore postale a quelli previsti per i vari settori sottoposti a vigilanza AGCOM comporterà l'applicazione di un'aliquota di contribuzione che sarà fissata per il settore postale, con il limite massimo del due per mille dei ricavi dell'ultimo bilancio, anziché dell'uno per mille, come attualmente previsto e applicato fino al 2016 per il settore postale in base all'articolo 2, comma 14, lettera *b*), del decreto legislativo n. 261 del 1999.

La ragione dell'intervento normativo va ricercata, come indicato nella Relazione al decreto-legge, nelle criticità emerse nell'applicazione delle norme che disciplinano le modalità di finanziamento del-

l'AGCOM, a seguito di alcune recenti pronunce del Giudice amministrativo che hanno dichiarato illegittime le procedure sinora seguite per determinare i contributi dovuti dagli operatori del settore postale ed è volta a porre rimedio a tali criticità.

Sottolinea che, come si comprende, il decreto-legge all'esame è sicuramente ricco di profili di interesse per la Commissione. Pertanto si riserva di formulare una proposta di parere alla luce degli elementi che emergeranno nel corso della discussione.

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

**La seduta termina alle 14.35.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.35 alle 14.40.

ALLEGATO

**Schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico (Atto n. 392).**

**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico;

ricordato che esso è adottato in attuazione della delega contenuta nella legge n. 124 del 2015 (cosiddetta « legge Madia »), all'articolo 8, comma 1, lettera *d*), che indica l'obiettivo di pervenire al rilascio di un documento unico contenente i dati di proprietà e di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, mediante la razionalizzazione delle modalità di archiviazione dei relativi dati, cui si connette la finalità di riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati e la realizzazione di significativi risparmi per l'utenza;

rilevato che la legge di delegazione finalizza quindi l'intervento di riorganizzazione delle strutture amministrative alla unificazione degli archivi e alla diminuzione degli oneri per il soggetto pubblico e per gli utenti, nonché alla semplificazione insita nel rilascio di un documento unico;

valutato positivamente il superamento dell'attuale situazione, che vede l'emissione di due distinti documenti – che appare un *unicum* in Europa – nel senso di prevedere un unico documento di circolazione costituito dall'incorporazione nella carta di circolazione delle informa-

zioni contenute nel certificato di proprietà, rilasciato da un unico soggetto che firma la certificazione, dietro presentazione da parte dell'utenza, di un'unica domanda;

rilevato che a tale scelta non si connette alcun intervento sulle strutture amministrative esistenti in quanto, come esplicitato nelle relazioni che corredano il provvedimento in esame, si è preso atto dei potenziali effetti pregiudizievoli conseguenti ad una soppressione del PRA e delle difficoltà organizzative di costituire una nuova agenzia, come pure la legge di delega consentirebbe;

preso atto della volontà di non procedere pertanto alla soppressione del PRA e al trasferimento delle funzioni dello stesso al Ministero, anche al fine di non intaccare la sostenibilità economica della missione svolta dall'ACI, nonché per salvaguardare i livelli occupazionali nel PRA e in ACI Informatica che, secondo quanto dichiarato nelle relazioni di accompagnamento, non sarebbero interamente riasorbibili nell'organico della Motorizzazione Civile;

segnalato che lo schema di decreto demanda ad un decreto interministeriale l'introduzione di una tariffa unica da fissare sulla base dei costi dei servizi ma che comunque non potrà essere superiore all'importo risultante dalla somma delle due tariffe – nonché dell'imposta di bollo unificato, anche in questo caso da fissare in misura tale da garantire i medesimi effetti finanziari previsti a legislazione vi-

gente senza impatti negativi sui saldi di bilancio e che, pertanto, non sembra possibile riconoscere a tale atto la funzione di attuare le citate finalità di riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati e la realizzazione di significativi risparmi per l'utenza;

considerato che l'emanazione del citato decreto condiziona inoltre l'operatività della disciplina modificativa di numerose novelle al codice della strada (articoli 93, 94, 94-bis, 95, 96, 101, 103, 201, 2013, 214-bis, 214-ter, 226), nonché dell'articolo 231 del cosiddetto Codice ambientale (decreto legislativo n. 152 del 2006), senza che per esso sia previsto un preventivo esame da parte delle Commissioni parlamentari;

rilevata l'opportunità, all'articolo 2, comma 1, che l'istanza di rilascio del documento unico sia ammessa presso qualsiasi Sportello telematico dell'automobilista (STA) ovvero presso il competente Ufficio Motorizzazione Civile ma anche presso gli sportelli telematici dell'automobilista eventualmente presenti presso le delegazioni ACI e presso le imprese di consulenza automobilistica;

evidenziato inoltre che dal combinato disposto dell'articolo 1 – che fissa la data iniziale del 1° luglio 2018 per il rilascio del documento unico – e dell'articolo 4 – secondo cui le carte di circolazione e i certificati di proprietà, rilasciati anteriormente all'entrata in vigore del decreto legislativo, mantengono la loro validità – non risulta chiaro se abbiano ancora valore anche i documenti rilasciati successivamente all'entrata in vigore del decreto legislativo ma anteriormente al 1° luglio 2018;

segnalata l'opportunità di realizzare una effettiva semplificazione immediatamente operativa stabilendo che il Certificato di proprietà non sia più necessario per la redazione delle dichiarazioni unilaterali di vendita;

considerato che le funzioni oggi effettivamente svolte dall'Automobile Club

d'Italia suggeriscono, nel dare attuazione alla delega in materia di riorganizzazione delle Amministrazioni pubbliche competenti in materia di autoveicoli, di non mantenere l'attribuzione delle attività di vigilanza sull'ACI al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, ma di trasferirle ai dicasteri più specificamente competenti con riguardo a problemi automobilistici, mobilità di persone e merci, gestione della rete stradale, sicurezza della circolazione e sport;

preso atto dei chiarimenti forniti dal rappresentante del Governo nella seduta della Commissione del 12 aprile 2017, secondo cui la modifica dell'articolo 103, comma 1 del Codice della Strada – recata dall'articolo 5, comma 1, lettera g) – ha sia funzioni di coordinamento normativo, sia di indispensabile correttivo ad una prassi amministrativa che ostacola la libera circolazione delle merci in ambito comunitario, grava di oneri impropri le imprese e i cittadini nel procedimento di radiazione per esportazione e priva di ogni tutela coloro che cedono i propri veicoli a terzi ai fini dell'esportazione e, peraltro, modifica una disciplina che comunque non appare efficace per contrastare il fenomeno del « traffico transfrontaliere di rifiuti »;

acquisito il parere reso dalla Conferenza unificata nella seduta del 20 aprile 2017, nel quale si specifica che il Governo ha dato conferma dell'intendimento di accogliere le richieste modificative riferite all'articolo 1, comma 3, nonché all'articolo 2, commi 6 e 7, avanzate da quel consesso;

tenuto conto dei rilievi formulati nel parere reso dalla Commissione speciale istituita in seno al Consiglio di Stato per seguire i procedimenti legislativi delegati previsti dalla legge n. 124 del 2015, segnatamente nella parte in cui segnala che « non appare compiutamente dimostrato dallo schema in oggetto che l'intervento adottato [...] sia di per sé sufficiente, in assenza di un connesso intervento sull'unificazione degli archivi, a soddisfare le finalità imposte dalla legge delega »;

condivisi altresì i suggerimenti forniti dalla predetta Commissione del Consiglio di Stato ove raccomanda di inserire nell'ambito del decreto, disposizioni che assicurino la tempestività ed effettività della riforma per raggiungere gli obiettivi della riduzione dei costi e dei significativi risparmi per l'utenza,

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1. al fine di assicurare una piena conformità del testo ai principi di delega che richiedono riduzioni di oneri amministrativi e corrispondenti risparmi per gli utenti, all'articolo 2, comma 2, aggiungere infine il seguente periodo: « *La riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati derivanti dall'attuazione della presente disciplina devono essere integralmente destinati a realizzare risparmi per l'utenza* »;

2. all'articolo 4, comma 1, al fine di chiarire che manterranno la loro validità (alle condizioni previste dal primo comma) non solo le carte di circolazione rilasciate *anzitutto* all'entrata in vigore del decreto legislativo ma anche quelle rilasciate *successivamente*, fino al 1° luglio 2018, data dalla quale la carta di circolazione costituirà il documento unico contenente i dati di circolazione e di proprietà degli autoveicoli, si sostituiscano le parole « *all'entrata in vigore del presente decreto* », con le seguenti « *al termine di cui all'articolo 1, comma 1* »;

3. sia determinata e chiaramente indicata la programmazione delle risorse umane coinvolte nelle varie fasi del processo di riorganizzazione, individuando tutti gli strumenti necessari a garantire i livelli occupazionali esistenti;

e con le seguenti osservazioni:

a) all'articolo 2, si valuti l'opportunità di riformulare il comma 1, lettera a), nel seguente modo « *a) presso qualsiasi Sportello telematico dell'automobilista, di se-*

*guito STA, operativo, ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n.358, negli Uffici provinciali della motorizzazione civile, in quelli dell'ACI che gestiscono il PRA, nelle delegazioni dell'ACI e nelle imprese di consulenza automobilistica; »;*

b) attesa la rilevanza del decreto di cui all'articolo 2, comma 2, la cui emanazione condiziona l'operatività della disciplina modificativa degli articoli 93, 94, 94-bis, 95, 96, 101, 103, 201, 213, 214-bis, 214-ter, 226 del Codice della strada, nonché dell'articolo 231 del cosiddetto Codice ambientale (decreto legislativo n. 152 del 2006), sia integrata la disposizione in esame prevedendo che sullo schema di decreto sia acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari;

c) per le medesime ragioni, valuti infine il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'opportunità di sentire, nella fase di predisposizione del decreto interministeriale attuativo di cui all'articolo 2, comma 2, l'ACI e i rappresentanti delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese operanti negli STA;

d) si valuti altresì l'opportunità di introdurre nell'articolo 2, comma 2, la previsione secondo cui agli utenti sarà consentito di effettuare i pagamenti della tariffa e del bollo secondo i più diffusi strumenti di pagamento elettronico;

e) all'articolo 2, comma 2, ove si dispone che il decreto attuativo disciplini le modalità di versamento delle tariffe all'ACI e alla Motorizzazione civile per gli importi di rispettiva competenza, si valuti l'opportunità di predeterminare i criteri in base ai quali definire le quote percentuali da versare direttamente all'ente previa valutazione dei costi degli adempimenti cui ciascun ente è tenuto;

f) all'articolo 4, comma 1, dovrebbe valutarsi l'opportunità di prevedere che – dall'entrata in vigore del decreto – il Certificato di proprietà non sia necessario per la redazione della dichiarazione unilaterale di vendita;



g) dovrebbe valutarsi l'opportunità di aggiungere all'articolo 4, dopo il comma 2, il seguente: « 2-bis. A decorrere dall'entrata in vigore del presente decreto, la vigilanza sull'Automobile Club d'Italia è esercitata, nell'ambito delle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, dalla Presidenza del Consiglio dei ministri e, limitatamente alla attività ed alle strutture dedicate alla tenuta del PRA, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ».