

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti di UNRAE (*Svolgimento e conclusione*) 97

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-01495 Quaranta: Soppressione dei treni notturni sulla direttrice nord-sud del Paese e gravi ripercussioni sui cittadini, in particolare della regione Friuli Venezia-Giulia 98

ALLEGATO 1 (Testo della risposta) 101

5-01497 Rotta: Iniziative per la riduzione dell'incidentalità stradale in conseguenza dell'assunzione di alcool o sostanze stupefacenti 98

ALLEGATO 2 (Testo della risposta) 103

5-01498 Cristian Iannuzzi: Criteri di assegnazione alle regioni delle risorse statali destinate al trasporto pubblico locale 99

ALLEGATO 3 (Testo della risposta) 105

INDAGINE CONOSCITIVA:

Variazione nella composizione della Commissione 99

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti di Arriva Italia srl (*Svolgimento e conclusione*) 99

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti di ARST SpA (*Svolgimento e conclusione*) 100

INDAGINE CONOSCITIVA

Giovedì 21 novembre 2013. — Presidenza del vicepresidente Deborah BERGAMINI.

La seduta comincia alle 9.10.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti di UNRAE.

(Svolgimento e conclusione).

Deborah BERGAMINI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della

seduta odierna sarà assicurata attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Romano VALENTE, *direttore generale di UNRAE – Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Ivan CATALANO (M5S), Paolo VITELLI (SCpI), Mario TULLO (PD) e Matteo MAURI (PD).

Romano VALENTE, *direttore generale di UNRAE – Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri*, risponde ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Deborah BERGAMINI, *presidente*, ringrazia i rappresentanti di UNRAE per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 10.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 21 novembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 15.

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.

5-01495 Quaranta: Soppressione dei treni notturni sulla direttrice nord-sud del Paese e gravi ripercussioni sui cittadini, in particolare della regione Friuli Venezia-Giulia.

Serena PELLEGRINO (SEL), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Serena PELLEGRINO (SEL), replicando, si dichiara non soddisfatta della risposta resa dal rappresentante del Governo, che per larghe parti affronta temi che non costituiscono oggetto dell'interrogazione di cui è cofirmataria. Prende atto della disponibilità del Governo ad un possibile dialogo con le regioni attraverso la costituzione di un tavolo di confronto, al fine di ripristinare collegamenti ferroviari efficaci tra il Friuli Venezia Giulia e le regioni del Sud Italia. Nell'esprimere disaccordo con quanto affermato nella risposta riguardo alla mancanza di un'utenza sufficiente a mantenere il collegamento notturno, sottolinea che il collegamento notturno è economicamente più sostenibile per le famiglie rispetto alle soluzioni prospettate nella risposta e consente un collegamento più efficiente rispetto a quello effettuato con i treni Intercity per gli utenti costretti, in assenza di tale servizio, a rivolgersi alla modalità aerea. Ritiene in ogni caso che la garanzia della mobilità per i cittadini sia un principio prevalente rispetto alla remuneratività che il servizio ferroviario può assicurare e che la programmazione dei servizi che rientrano nel perimetro del contratto di servizio debba rispondere a logiche di servizio pubblico piuttosto che di impresa.

5-01497 Rotta: Iniziative per la riduzione dell'incidentalità stradale in conseguenza dell'assunzione di alcool o sostanze stupefacenti.

Alessia ROTTA (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Alessia ROTTA (PD), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta del sottosegretario, soprattutto per l'impegno del Governo su un tema a suo giudizio assai rilevante. Nel ritenere che il compito prevalente del legislatore sia quello di costruire un sistema normativo che dissuada i comportamenti criminosi e di

prevedere pene che possano essere eseguite, auspica che sia fatta una riflessione più articolata sull'introduzione della fattispecie penale dell'omicidio stradale, al fine di dare una risposta ai continui e drammatici incidenti che occorrono sulle strade del Paese.

5-01498 Cristian Iannuzzi: Criteri di assegnazione alle regioni delle risorse statali destinate al trasporto pubblico locale.

Cristian IANNUZZI (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Cristian IANNUZZI (M5S), replicando, nel riservarsi di valutare la risposta del rappresentante del Governo, nella quale sono contenuti numerosi riferimenti impliciti a disposizioni legislative, esprime la propria sfiducia nei confronti del Governo attualmente in carica, dal momento che è sostenuto dalle stesse forze politiche che hanno determinato la situazione disastrosa del trasporto pubblico romano, attualmente all'attenzione della magistratura. Nel fare presente la drammatica condizione in cui versa il trasporto pubblico a Roma, stante l'età media, pari ad otto anni, degli autobus dell'Atac e l'età media, in alcuni casi pari e in altri addirittura più elevata, del materiale rotabile che circola sulle linee della metropolitana, osserva che la richiesta di trasporto pubblico locale si attesta su percentuali assai basse, pari al 28 per cento, di gran lunga inferiori a quelle di altre capitali europee in cui la domanda di trasporto pubblico è pari al 40 per cento del totale. Osserva che, se fosse verificato dalla magistratura quanto paventato dalla stampa, lo scenario sarebbe quello preoccupante di una vera e propria organizzazione criminale che ha agito per dieci anni ai danni dei cittadini. Auspica, quindi, che il Governo possa intervenire celermente affinché vengano accresciuti i livelli di sicurezza e traspa-

renza nel sistema della bigliettazione, anche al fine di evitare la possibilità che siano messe in atto truffe come quella che si ipotizza essere stata perpetrata a Roma.

Michele Pompeo META, *presidente*, nell'auspicare che le indagini della magistratura possano fare chiarezza su una vicenda che la Commissione seguirà in ogni caso con grande attenzione, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.35.

INDAGINE CONOSCITIVA

Giovedì 21 novembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 15.35.

Variazione nella composizione della Commissione.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che il deputato Antonino Minardo, appartenente al gruppo Nuovo Centrodestra, cessa di far parte della Commissione.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti di Arriva Italia srl.

(Svolgimento e conclusione).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Marco PIURI, *amministratore delegato di Arriva Italia Srl*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Matteo MAURI (PD) e Michele DELL'ORCO (M5S).

Marco PIURI, *amministratore delegato di Arriva Italia Srl*, risponde ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia i rappresentanti di Arriva Italia srl per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta, sospesa alle 16.05, è ripresa alle 16.10.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti di ARST SpA.

(Svolgimento e conclusione).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso la trasmissione televisiva sul canale satel-

litare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Giovanni Antonio CARIA, *amministratore unico ARST SpA*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Interviene quindi il deputato Nicola BIANCHI (M5S).

Giovanni Antonio CARIA, *amministratore unico ARST SpA*, e Carlo POLEDRINI, direttore centrale ARST SPA, rispondono ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia i rappresentanti dell'ARST SpA per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.40.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

ALLEGATO 1

5-01495 Quaranta: Soppressione dei treni notturni sulla direttrice nord-sud del Paese e gravi ripercussioni sui cittadini, in particolare della regione Friuli Venezia-Giulia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto, i treni Notte richiamati dagli Onorevoli interroganti rientrano nel « Servizio Universale ». Tale Servizio comprende quei treni di media e lunga percorrenza che per poter essere effettuati necessitano di una contribuzione pubblica, definita nell'ambito di un Contratto di Servizio pubblico, stipulato dal Ministero delle infrastrutture e trasporti - Ministero dell'economia e finanze con Trenitalia, in quanto presentano un conto economico negativo.

L'offerta ferroviaria assicurata dal Contratto di Servizio valido per il 2009-2014 garantisce i collegamenti necessari alla continuità territoriale di aree collocate nel sud del Paese con il territorio nazionale, caratterizzati da una domanda particolarmente debole e quindi da un elevato differenziale tra costi e ricavi.

Per i treni inseriti in detto Contratto di Servizio, nel primo triennio di vigenza, Trenitalia, a fronte di un sostanziale mantenimento dei livelli di offerta, ha registrato a consuntivo una perdita complessiva di rilevante entità, derivante principalmente dalla forte contrazione dei ricavi, conseguente al calo della domanda, verificatasi, in particolare, per i collegamenti « Notte ».

Pertanto, a partire dall'orario di dicembre 2011, è stato definito un programma di rimodulazione dei collegamenti del Servizio Universale, che si è tradotto in una riduzione della percorrenza dei treni notte, più costosi e meno frequentati, in coerenza con la tendenza in atto sui

mercati europei, cercando per quanto possibile di evitare disagi per l'utenza nel raggiungere le destinazioni finali.

In estrema sintesi, per il servizio notturno, Ferrovie dello Stato ha previsto l'attestamento sugli « *hub* » di Bologna e di Roma dei treni Notte, rispettivamente, della Puglia e della Sicilia/Calabria tirrenica da/per il Nord.

Da Bologna e da Roma, è stato previsto il proseguimento verso le destinazioni del Nord già servite in precedenza (e viceversa) attraverso molteplici soluzioni di interscambio, a prezzi agevolati per la clientela che utilizza i treni notturni unitamente ai servizi AV (offerta « Notte + AV »).

In particolare si è provveduto ad assicurare il servizio sulle direttrici Nord-Sud del Paese con la previsione di *hub* a Roma e Bologna, con proseguimento del viaggio in AV usufruendo di una speciale tariffa (offerta « Notte + AV »), riservata agli utenti che provengono dalle regioni meridionali d'Italia, che non comporta nessuna sostanziale variazione rispetto al costo sostenuto dagli utenti del servizio notte tradizionale, con vantaggio in termini di riduzione dei tempi di percorrenza così da compensare, per quanto possibile, i disagi legati alla rottura di carico.

Successivamente, con l'orario in vigore dal 10 giugno 2012 è stato attuato il ripristino di 4 coppie di collegamenti « Notte » su Milano (2 da/per la Puglia, 1 da/per la Sicilia e 1 da/per la Calabria).

Inoltre, con l'orario di dicembre 2012, a fronte della soppressione della coppia di *Intercity Notte* 772/773 Roma-Venezia-

Trieste (via Portogruaro) e viceversa, è stata prolungata su Trieste la coppia di Intercity Notte 771/774 Roma-Venezia-Udine (con l'inserimento della fermata di Gorizia), che consente il collegamento con la Capitale di tutti e quattro i capoluoghi di provincia del Friuli Venezia Giulia.

Contestualmente, al fine di soddisfare le esigenze dei viaggiatori (soprattutto pendolari) diretti/provenienti dalle stazioni della tratta Mestre-Portogruaro-Trieste nelle medesime fasce orarie della coppia di ICN 772/773 soppressa, è stata istituita una nuova coppia di Intercity Venezia Mestre-Trieste (e viceversa), con fermate a S. Donà di Piave, Portogruaro, Latisana, S. Giorgio di Nogaro, Cervignano e Monfalcone; la nuova coppia di treni consente, tra l'altro, la connessione a Mestre con la coppia di ICN da/per Roma.

Informo, inoltre, che presso i competenti Uffici del MIT sono in corso approfondimenti finalizzati a verificare la sostenibilità economica dei collegamenti intercity lungo le direttrici Milano-Napoli e

Napoli-Trieste che Trenitalia eroga in autonomia commerciale, cosiddetti servizi « a mercato », quindi non compresi nel perimetro del Contratto di servizio.

A tale proposito si può escludere sin d'ora che le soppressioni di interesse per la Regione Friuli Venezia Giulia relative ai collegamenti Napoli-Roma-Trieste possano aver luogo così come preannunciato con il cambio orario di dicembre.

Nel concludere assicuro che verrà comunque avviato, se necessario, un tavolo di confronto, come auspicato dagli Interroganti, con il coinvolgimento delle Regioni interessate e Trenitalia, per i necessari approfondimenti e le analisi tecniche atte ad individuare le soluzioni trasportistiche in grado di superare le criticità evidenziate. Al riguardo faccio presente che l'eventuale ripermimetrazione dei servizi facenti parte del Contratto di servizio MIT-MEF – Trenitalia sarà oggetto di valutazione della Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011.

ALLEGATO 2

5-01497 Rotta: Iniziative per la riduzione dell'incidentalità stradale in conseguenza dell'assunzione di alcool o sostanze stupefacenti.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto agli Onorevoli interroganti, l'attenzione del legislatore sul tema dell'incidentalità stradale connessa alla violazione delle norme comportamentali relative al divieto di guida sotto l'effetto di sostanze alcoliche e/o stupefacenti, si è andata via via intensificando negli anni 2008-2010.

In particolare, la legge n. 120 del 2010 non solo ha ridefinito la disciplina prescrittiva e sanzionatoria, anche accessoria, degli articoli 186 e 187 del Codice della Strada, ma ha anche introdotto un articolo dedicato a neopatentati, giovani fino a 21 anni e conducenti professionali: l'articolo 186-*bis* del Codice della Strada richiede per tali soggetti una condotta di guida cosiddetta «alcool zero» punendo, quale illecito amministrativo, anche un tasso alcolemico inferiore o pari a 0,5 per cento g/l, consentito alle altre categorie di conducenti.

Successivamente, con l'A.C. 4662 la sensibilità del legislatore era tornata sul tema ipotizzando una fattispecie delittuosa *ad hoc*, l'«omicidio stradale», da configurarsi quando un conducente avesse commesso omicidio in condizioni di guida con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l ovvero di guida alterata per l'assunzione di sostanze psicotrope o stupefacenti e punibile, tra l'altro, con il divieto assoluto di conseguire una nuova patente di guida (ergastolo della patente). L'omicidio stradale sarebbe stato configurabile, altresì, qualora l'evento morte fosse seguito alla condotta del conducente che, dopo il fatto, non avesse ottemperato all'obbligo di fermarsi e/o di prestare soccorso alle persone ferite.

A seguito di approfondimenti, ed in specie a seguito di apposita indagine conoscitiva esperita dalla Commissione IX della Camera, nella quale, tra l'altro, sono stati auditi il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro della giustizia e il Ministro dell'interno, tale ipotesi fu accantonata per due principali ordini di ragioni:

furono rappresentate grandi perplessità sotto il profilo dell'elemento psicologico che, se non definibile come colposo o doloso comune, avrebbe configurato una ipotesi di responsabilità oggettiva, preclusa nel diritto penale;

con riferimento, poi, alla sanzione amministrativa accessoria del cosiddetto «ergastolo della patente», si evidenziò la necessità di una valutazione comparativa del sistema sanzionatorio previsto, per fattispecie analoghe, in altri Stati dell'Unione europea, compatibilmente con il diritto della quale andrebbe altresì valutata la introducenda sanzione.

Conseguentemente, ci si è successivamente orientati o verso puntuali modifiche del codice penale (il cui articolo 589, comma 3, già prevede una specifica ipotesi di omicidio colposo commesso a seguito di violazione delle norme di disciplina della circolazione stradale), o verso principi di armonizzazione del procedimento di applicazione delle sanzioni.

Tale orientamento è diventato da ultimo esplicito criterio di delega nell'ambito dell'A.C. 1588, già all'esame della IX Commissione Camera, recante «Delega al Governo per la riforma del codice della

strada », il cui articolo 2, comma 1, lettere c) ed e) espressamente prevedono interventi del legislatore delegato intesi ad una revisione della disciplina sanzionatoria, secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione (soddisfacendo, in tal senso, i continui richiami della Corte di Giustizia europea), a tal fine prevedendo anche la possibilità, per quel che qui rileva, di:

graduare le sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento;

parallelamente, inasprire le sanzioni comminate per condotte particolarmente pericolose, specie se in danno degli utenti deboli;

di revisione della disciplina in materia di ricorsi amministrativi e giurisdizionali avverso i verbali di accertamento delle violazioni a norme comportamentali del codice della strada. L'opportunità di coordinarne i rimedi si palesa di tutta evidenza ove si consideri che, ad esempio, il prefetto non può – in caso di rigetto del ricorso – infliggere una pena inferiore al doppio del minimo edittale, mentre resta fermo il principio del libero convincimento per il giudice.

In ogni caso, devo far presente, anche alla luce di quanto recentemente affermato dal Ministro Lupi e dal Ministro Alfano, che stiamo ulteriormente verificando la praticabilità e l'efficacia, nei casi più gravi, dell'introduzione dell'omicidio

stradale e del cosiddetto ergastolo della patente.

Ricordo, inoltre, che al fine di contrastare e prevenire l'uso di alcol e droghe da parte dei conducenti, negli ultimi anni ha instaurato un forte rapporto di collaborazione istituzionale con le Forze di Polizia (Polizia Stradale, Arma dei Carabinieri e Guardia di Finanza) fornendo a queste, mezzi e dispositivi tecnici di controllo (autoveicoli attrezzati, etilometri, precursori etilometrici, *kit* per i controlli di *screening* sulle sostanze stupefacenti).

Attraverso questa collaborazione è stato possibile, ad esempio nel caso della guida in stato di ebbrezza, aumentare il numero di controlli in maniera rilevante che sono passati da 241.932 nel 2006 fino ad arrivare nel 2010 a 1.643.135.

Confrontando il numero dei conducenti controllati con il numero di infrazioni comminate dal 2007 al 2010 si osserva che l'aumento dei controlli è stato accompagnato, in particolare negli ultimi 2 anni, da una riduzione dei casi positivi accertati ai sensi dell'articolo 186 del CdS del 13,7 per cento; ma non basta, abbiamo l'obbligo di continuare a ridurre le stragi sulle nostre strade che provocano costi umani sociali ed anche sanitari elevatissimi.

Ricordo, infine, che lo scorso 18 novembre è partita la nuova campagna sulla sicurezza stradale « Sulla Buona Strada » specificamente orientata alla tutela dell'utenza debole come i bambini, i pedoni e i ciclisti.

ALLEGATO 3

5-01498 Cristian Iannuzzi: Criteri di assegnazione alle regioni delle risorse statali destinate al trasporto pubblico locale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione a quanto evidenziato dagli Onorevoli Interroganti il Ministero della giustizia, interessato al riguardo, ha fatto presente che sui fatti citati dalle notizie la Procura della Repubblica di Roma ha da tempo iniziato indagini preliminari, delegate alla Guardia di Finanza nell'ambito di più procedimenti.

Uno di questi procedimenti è già stato definito con il rinvio a giudizio di 12 persone per i reati di truffa aggravata in danno dell'ATAC, di appropriazione indebita, nonché dei reati di cui all'articolo 462 del codice penale (falsificazione di biglietti di pubbliche imprese di trasporto).

La Procura della Repubblica di Roma ha, inoltre, comunicato che per il resto le indagini preliminari sono in corso e sono coperte, allo stato, da segreto investigativo.

Per quanto riguarda lo specifico quesito circa la possibilità di rivedere i criteri di efficientamento e razionalizzazione definiti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 2013, per inserirvi parametri di trasparenza aziendale e di aumento dei livelli di sicurezza del sistema di bigliettazione elettronica al fine di implementare fenomeni criminosi è stato interessato anche il Ministero dell'economia e delle finanze.

In merito, devo precisare che il comma 1 dell'articolo 16-bis del decreto-legge n. 95 del 2012 come sostituito dall'articolo 1, comma 301, della legge n. 228 del 2012, stabilisce che a decorrere dal 2013 è istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario. Il successivo comma 3 prevede che con decreto

del Presidente del Consiglio dei ministri sono definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle Regioni a statuto ordinario le risorse di cui al citato Fondo TPL.

I criteri di cui al citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sono definiti, in particolare, tenendo conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsto dalla normativa vigente in materia di servizi di TPL e di servizi ferroviari regionali, salvaguardando le esigenze della mobilità nei territori anche con differenziazione dei servizi, e sono finalizzati a incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi medesimi mediante:

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

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

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

la definizione di livelli occupazionali appropriati;

la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e verifica.

Il comma 5 prevede, poi, che con decreto MIT-MEF, entro il 30 giugno di

ciascun anno, sono ripartite le risorse del predetto Fondo, previo espletamento delle verifiche effettuate sugli effetti prodotti dal piano di programmazione dei servizi, di cui al comma 4, nell'anno precedente, presentato al MIT.

La riprogrammazione di cui trattasi risulta essere stata eseguita dalla Regione Lazio e trasmessa nei termini di legge al MIT.

I risultati della stessa riprogrammazione saranno oggetto di attenta verifica e monitoraggio negli esercizi 2014 e successivi da parte del MIT e dell'Osservatorio delle politiche del TPL.

Qualora detti obiettivi di efficientamento e razionalizzazione attesi ed indicati nel citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 2013 non dovessero essere raggiunti sarà applicata alla Regione Lazio una penalizzazione nel limite massimo del 10 per cento delle risorse ad essa assegnate, a valere su detto Fondo nazionale.

In tale quadro, sulla scorta anche di quanto evidenziato dal MEF, non appare possibile che i predetti criteri di trasparenza aziendale e di aumento dei livelli di sicurezza del sistema di biglietteria elettronica possano essere utilizzati per la ripartizione delle risorse del Fondo se non previa modifica normativa del citato articolo 16-*bis*.

Sottolineo, tuttavia, che l'adozione di un sistema di biglietteria elettronica appare funzionale alla corretta attuazione dei parametri di efficientamento e razionalizzazione previsti dalla norma e, pertanto, anche in assenza di esplicita previsione, dovrebbe risultare incentivato.

Segnalo, infine, che la previsione di idonei criteri di trasparenza aziendale potrebbe, trovare opportuna collocazione nell'ambito dei criteri previsti dall'articolo 15 del ddl stabilità 2014, attualmente all'esame delle Camere, riguardante tutte le società con partecipazione maggioritaria degli enti locali.