

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (COM(2013)26 final).
- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (COM(2013)27 final).
- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia (COM(2013)28 final).
- Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria (COM(2013)29 final).
- Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (COM(2013)30 final).
- Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (COM(2013)31 final).
- Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sul « Quarto pacchetto ferroviario – completare lo spazio ferroviario europeo unico per favorire la competitività e la crescita europee » (COM(2013)25 final) (*Esame congiunto e rinvio*) 34

SEDE REFERENTE:

- Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle azioni di contrasto dell'evasione dell'obbligo di assicurazione dei veicoli, per favorire la circolazione dei carrelli elevatori e per contrastare le esportazioni irregolari di veicoli da demolire e le fittizie immatricolazioni di veicoli all'estero. C. 1512 Meta e abb. (*Seguito dell'esame e rinvio – Nomina di un Comitato ristretto*) 39
- Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci. C. 1964 Oliaro ed altri (*Seguito dell'esame e rinvio*) 40

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Giovedì 8 maggio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 9.30.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE)

n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (COM(2013)26 final).

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (COM(2013)27 final).

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia (COM(2013)28 final).

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria (COM(2013)29 final).

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (COM(2013)30 final).

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (COM(2013)31 final).

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sul « Quarto pacchetto ferroviario – completare lo spazio ferroviario europeo unico per favorire la competitività e la crescita europee » (COM(2013)25 final).

(Esame congiunto e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

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

Così rimane stabilito.

Mario TULLO (PD), *relatore*, fa presente che il pacchetto di cui la Commissione avvia oggi l'esame rappresenta un assai articolato insieme di proposte legislative accompagnate dalla comunicazione COM(2013)25, che illustra obiettivi e pre-

supposti del disegno riformatore che la Commissione europea ha avanzato. Sottolinea che si tratta di un ambizioso programma per il riordino complessivo del comparto del trasporto ferroviario nella logica del completamento dello spazio ferroviario europeo unico e per il superamento di barriere ed ostacoli che, a giudizio della Commissione europea, sino ad ora hanno impedito uno sviluppo adeguato del trasporto ferroviario nel nostro continente. Osserva che la complessità del disegno riformatore prefigurato dalla Commissione europea è tale per cui, all'interno del pacchetto, sono stati individuati un « pilastro politico », costituito dalle proposte normative volte a modificare l'assetto del settore, con particolare riguardo alla gestione della rete ferroviaria, alla prestazione dei servizi e alla struttura delle imprese che vi operano, e un « pilastro tecnico » costituito dalle proposte più specificamente mirate a promuovere il completamento del mercato ferroviario europeo; la comunicazione (COM(2013)25) individua gli obiettivi comuni del pacchetto. Evidenzia che si tratta di un documento della massima importanza perché consente di inquadrare correttamente le proposte della Commissione europea sulla base di alcuni presupposti di fatto e di alcuni dati che ritiene opportuno richiamare, seppur in termini riassuntivi: il trasporto ferroviario nell'ambito dell'Unione europea produce, infatti, un fatturato annuo superiore a 73 miliardi di euro, impiega 800 mila persone e impegna consistenti risorse a carico delle finanze pubbliche, nell'ordine di circa 20 miliardi di euro a titolo di compensazione per oneri di servizio e di 26 miliardi per investimenti nelle infrastrutture. Evidenzia che, nonostante le dimensioni dei numeri richiamati, tuttavia, il trasporto ferroviario purtroppo copre ancora una quota assai contenuta a confronto con le altre modalità: la parte modale della ferrovia nell'Unione europea si è attestata intorno al 6 per cento, misura incomparabilmente inferiore al 75 per cento coperta dagli autoveicoli privati; più consistente è

la quota del trasporto ferroviario per quanto concerne il trasporto di merci (poco oltre il 10 per cento). Al riguardo osserva che il trasporto ferroviario in Italia, che si attesta intorno al 6 per cento, pur se ad un livello più basso della media europea è ad esso molto vicino, il che indica la necessità di interventi tempestivi, sia in sede nazionale che europea, tesi ad implementare il traffico merci per ferrovia.

Ritiene opportuno considerare, quale ulteriore elemento di criticità, che le difficoltà connesse ai vincoli di bilancio hanno impedito a numerosi Paesi membri di realizzare investimenti, in primo luogo per infrastrutture, che sarebbero stati necessari per assicurare un adeguamento e un ammodernamento del trasporto ferroviario corrispondente alla crescita della domanda di trasporto.

In proposito, fa presente che le previsioni formulate dalle istituzioni europee ipotizzano un forte incremento del tasso di sviluppo della domanda di trasporto, e conseguentemente del traffico, nell'ordine del 40 per cento nel 2030 per quanto concerne il trasporto di merci e del 35 per cento circa per quanto riguarda il trasporto passeggeri. Tale incremento, ove non soddisfatto per una percentuale significativa dal trasporto su ferrovia, comporterà un aggravamento dei problemi che già affliggono molti Paesi europei, tra cui in primo luogo l'Italia; congestione delle reti stradali, aumento delle emissioni inquinanti derivanti dagli autoveicoli e aumento dei consumi di combustibili.

Evidenzia che, per quanto concerne le caratteristiche del mercato europeo, nell'ambito dell'Unione si registrano situazioni assai differenziate tra i diversi Paesi membri in molti dei quali gli operatori storici continuano a detenere quote di mercato largamente prevalenti cosicché la concorrenza risulta di fatto assai limitata. Sotto questo profilo, giudica opportuno considerare che la situazione del nostro Paese, almeno sul piano normativo, risulta più avanzata rispetto a quella di altri importanti partner in cui la concorrenza è sostanzialmente esclusa.

Fa presente che la varietà delle situazioni che si riscontrano all'interno dell'Unione europea ha indotto la Commissione ad adottare, attraverso il IV pacchetto ferroviario in esame, un'iniziativa molto coraggiosa per promuovere la diffusione di politiche per la concorrenza all'interno di tutto il territorio dell'Unione europea. Tale iniziativa ha comprensibilmente suscitato forti reazioni in alcuni Paesi membri, più restii a mettere in discussione gli assetti di monopolio dei rispettivi mercati, come può evincersi dagli esiti dell'esame del pacchetto svolto in alcuni Parlamenti e tradottosi nell'adozione di pareri motivati che contestano il mancato rispetto del principio di sussidiarietà del pacchetto stesso. Rileva quindi che il tentativo della Commissione europea, che in linea di massima appare pienamente condivisibile, di superare le attuali forti asimmetrie e di favorire una svolta nel senso dell'apertura alla concorrenza e della uniformità delle condizioni di mercato all'interno dell'Unione europea, deve essere valutata anche dal nostro Paese con la massima attenzione in relazione ai potenziali vantaggi che l'Italia può trarne sia dal punto di vista dei consumatori sia per quanto concerne la qualità del servizio e la realizzazione di investimenti in infrastrutture e per l'ammodernamento del materiale rotabile.

Giudica questo il motivo per cui un accurato esame del pacchetto da parte della Commissione, che si avvalga di tutti gli elementi di conoscenza e valutazione utili allo scopo, può rivelarsi della massima importanza anche ai fini delle posizioni che il Governo italiano potrà assumere nel prosieguo dei negoziati a livello europeo, specie in vista del semestre di presidenza che il nostro Paese assumerà a partire dal 1° luglio.

Venendo più in particolare alle singole proposte di atti normativi che compongono il pacchetto, osserva che la proposta di regolamento COM(2013)27 sostituisce la normativa vigente in materia di Agenzia ferroviaria europea modificandone significativamente competenze di *governance*. Fa presente che attualmente l'Agenzia, con

sede operativa in Francia, è chiamata essenzialmente a svolgere funzioni di assistenza di carattere tecnico per quanto concerne la sicurezza ferroviaria; non ha veri e propri poteri decisionali, ma formula pareri e proposte alla Commissione europea. Segnala che, con la proposta di regolamento le funzioni dell'Agenzia vengono significativamente rafforzate; ad essa viene, infatti, attribuito il potere di rilasciare i certificati di sicurezza e le autorizzazioni dei veicoli. In questo modo si supererebbe la frammentazione esistente tra i diversi Stati membri. Sottolinea che, per esercitare le nuove funzioni previste (rilascio di autorizzazioni e di certificati valevoli su tutto il territorio dell'Unione europea), l'Agenzia deve ovviamente disporre di risorse umane e finanziarie adeguate e, a tale scopo, la proposta di regolamento prevede che l'Agenzia si doti di un bilancio autonomo finanziato essenzialmente attraverso i contributi dell'Unione e i corrispettivi versati dai soggetti richiedenti. Evidenzia che l'accentramento presso l'Agenzia di competenze che sono attualmente distribuite tra diverse autorità nazionali, può assicurare progressi significativi dal punto di vista dell'omogeneità e della coerenza delle decisioni adottate; ritiene utile domandarsi se l'assetto prefigurato e le risorse finanziarie richiamate siano adeguati allo scopo.

Per quanto concerne la proposta di direttiva COM(2013)30, relativa alla interoperatività del sistema ferroviario, sottolinea che anche in questo caso il problema che si intende affrontare è quello di superare l'attuale assetto che si caratterizza per la eccessiva varietà delle situazioni e la distribuzione delle competenze fra diversi organismi nazionali. Fa presente che coesisterebbero attualmente, all'interno dell'Unione europea, oltre 11 mila regole per quanto concerne i profili di sicurezza e interoperabilità (STI); i costi sostenuti per ottenere un certificato di sicurezza risulterebbero elevatissimi e le procedure di autorizzazione e certificazione assai differenziate. È peraltro evidente che l'obiettivo dell'interconnessione delle reti ferroviarie a livello continentale presuppone un'opera

di armonizzazione delle normative tecniche, quale prefigurato dalla proposta di direttiva in esame.

Per quanto concerne la proposta di direttiva COM(2013)31 sulla sicurezza delle ferrovie, segnala che i progressi assicurati al riguardo con l'adozione della direttiva 2004/49/CE, pur fondamentali ai fini dell'armonizzazione delle norme di sicurezza, non appaiono adeguati all'evoluzione che nel frattempo si è registrata nel settore nel quale sono subentrati nuovi soggetti. In particolare, rileva che il superamento del modello, in precedenza generalizzato, delle imprese ferroviarie integrate verticalmente, e il massiccio ricorso a forme di esternalizzazione di alcune attività da parte delle maggiori imprese del settore rischia di pregiudicare gli *standard* di sicurezza. Per questo motivo la proposta di direttiva modifica la disciplina vigente prevedendo il rilascio di un certificato di sicurezza unico, la definizione di principi comuni per la gestione della sicurezza e specifiche disposizioni anche in materia di indagini sugli incidenti ferroviari. Al riguardo sottolinea l'importanza di tale norma, anche alla luce dei tragici incidenti ferroviari occorsi recentemente nel nostro territorio.

Venendo alle proposte che costituiscono il cosiddetto « pilastro politico », sottolinea che la proposta di regolamento COM(2013)26, recante norme per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie, interviene su una materia già oggetto di una disciplina europea risalente addirittura al 1969. Si tratta della corresponsione alle imprese ferroviarie di finanziamenti a vario titolo, quali quelli relativi a oneri pensionistici, con particolare riguardo ai casi di prepensionamento. Ritiene evidente che la liberalizzazione, almeno in punta di diritto, del mercato ferroviario, non consente più di integrare i bilanci ferroviari all'interno dei bilanci statali e impone di dare distinta evidenza agli stanziamenti assegnati allo scopo, posto che le eventuali compensazioni devono essere definite nell'ambito di specifici contratti di servizio.

Giudica più complessa la portata della proposta di regolamento COM(2013)28, che intende superare l'attuale frammentazione del quadro normativo a livello europeo per quanto concerne l'aggiudicazione dei contratti di trasporto passeggeri per ferrovia. Fa presente che, in linea generale, la proposta rende obbligatorie le procedure di gara, in modo da promuovere la concorrenza nei mercati nazionali e, allo stesso tempo, individua il contenuto proprio degli obblighi del servizio pubblico, tra le altre cose imponendo alle autorità pubbliche di stendere un piano di trasporto pubblico. È peraltro individuato un periodo transitorio (fino al 2019) per l'entrata in vigore dell'obbligo di aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico, ferme restando alcune deroghe specificamente individuate con riferimento a parametri di tipo quantitativo ovvero ai casi di esercizio di trasporto locale in *house* ovvero mediante impresa controllata dall'ente locale. Rileva che tale proposta ha suscitato, come era prevedibile, diffuse critiche in alcuni Parlamenti nazionali i quali hanno contestato l'inadeguata considerazione delle condizioni specifiche dei diversi Stati membri e la limitatezza del periodo transitorio. Giudica opportuno segnalare che il Parlamento europeo ha approvato un emendamento volto a differire al 2023 il periodo transitorio e ad ampliare i casi in cui sarebbe consentito l'affidamento diretto. Su questo aspetto sottolinea che la disciplina italiana si colloca tra le più avanzate a livello europeo; giudica tuttavia necessario acquisire l'avviso del Governo sul potenziale impatto delle modifiche prospettate nella proposta di regolamento sul mercato nazionale.

Evidenzia che assai complesso è l'ambito delle questioni su cui interviene la proposta di direttiva COM(2013)29, volta a promuovere la concorrenza nel mercato di trasporto di passeggeri e a modificare la *governance* dei gestori dell'infrastruttura. Quanto al primo profilo, segnala, in particolare, il superamento della distinzione tra servizi nazionali e internazionali; relativamente al secondo aspetto, si intro-

ducono norme volte a limitare i conflitti di interesse che possono derivare dalla presenza di strutture integrate che includano la gestione delle infrastrutture e le attività di trasporto, in particolare eliminando la possibilità di sussidi incrociati. Osserva che, pur consentendosi la prosecuzione di imprese integrate verticalmente, anche attraverso strutture di *holding*, purché già esistenti e non di nuova costituzione, si individuano misure di salvaguardia a tutela dell'indipendenza del gestore delle infrastrutture. Anche in questo caso ritiene opportuno verificare se l'attuale assetto del mercato nazionale, che prevede la separazione contabile tra RFI e Trenitalia, possa ritenersi adeguata e soddisfacente. In proposito, ricorda che il Ministro dei trasporti, Maurizio Lupi, il 26 marzo scorso aveva richiamato la necessità di una prosecuzione del negoziato che garantisce l'approvazione contemporanea dei due pilastri, tecnico e politico, e l'auspicio che l'esame del pacchetto possa concludersi durante il Semestre di presidenza italiano. Ricorda che il pacchetto è già stato oggetto di esame in prima lettura da parte del Parlamento europeo lo scorso mese di febbraio, che ha approvato una serie di emendamenti, i cui contenuti sono sinteticamente riassunti nella documentazione predisposta dagli Uffici, nei confronti dei quali esprime vivo apprezzamento per l'approfondito lavoro svolto.

Ribadisce che l'importanza delle materie oggetto del pacchetto richiede un accurato esame da parte della Commissione, che dovrà avvalersi, oltre che degli elementi di informazioni e valutazione che dovrà fornire il Governo, anche di ulteriori elementi di conoscenza attraverso lo svolgimento di alcune audizioni di soggetti qualificati. Auspica quindi che, nell'ambito dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, si possa definire un programma di audizioni da effettuare nelle prossime settimane in modo da pervenire all'approvazione di un documento conclusivo da trasmettere, oltre che al Governo, anche alle istituzioni europee.

Diego DE LORENZIS (M5S) nell'associarsi al ringraziamento per il lavoro svolto dagli uffici di illustrazione e sintesi di un insieme di atti assai articolato e complesso, auspica che su di essi la Commissione possa svolgere un esame adeguatamente approfondito.

Ivan CATALANO (Misto) nel concordare con la richiesta del relatore di procedere ad un ciclo di audizioni sugli atti in esame, sottolinea l'esigenza di un coordinamento tra tali audizioni e quelle già deliberate nell'ambito dall'Ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi con riferimento ad altri atti e provvedimenti relativi al settore ferroviario. Chiede altresì chiarimenti al Governo in ordine ad eventuali profili per i quali le proposte del IV pacchetto ferroviario possono avere incidenza rispetto ai risultati del *referendum* del 2011 sui servizi pubblici locali.

Diego DE LORENZIS (M5S) rileva che in ogni caso le audizioni devono avere un contenuto specifico attinente ai provvedimenti ai quali si riferiscono per garantire i necessari approfondimenti.

Matteo MAURI (PD) evidenzia l'esigenza che le audizioni si svolgano su temi omogenei.

Michele Pompeo META, *presidente*, nel condividere le sollecitazioni per una razionalizzazione dei lavori della Commissione, in particolare per quanto riguarda le attività conoscitive, rinvia alle determinazioni dell'Ufficio di presidenza le modalità con le quali procedere a tali attività.

Rinvia quindi il seguito dell'esame ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 10.

SEDE REFERENTE

Giovedì 8 maggio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 10.

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

C. 1512 Meta e abb.

(Seguito dell'esame e rinvio – Nomina di un Comitato ristretto).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 30 aprile 2014.

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

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, avverte che sono state assegnate alla Commissione le proposte di legge C. 1386 Caparini, recante Modifica all'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di segnalazione acustica o tattile degli attraversamenti stradali per agevolare i soggetti portatori di handicap e C. 2063 Gandolfi recante Modifica all'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limite di velocità nei centri urbani, e altre disposizioni per incrementare il trasporto collettivo e gli spostamenti non motorizzati nelle aree urbane nonché per migliorare l'impiego delle risorse pubbliche destinate a infrastrutture per la mobilità. Propone pertanto di procedere all'abbinamento anche di queste due proposte di legge, in quanto vertenti su materia riconducibile a quella delle proposte di legge già in esame.

La Commissione delibera l'abbinamento delle proposte di legge C. 1386 Caparini e C. 2063 Gandolfi.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone altresì, come già prospettato in sede di Ufficio di presidenza, di costituire un Comitato ristretto che in tempi rapidi predisponga un testo unificato di tutte le proposte di legge abbinata, che sarà quindi esaminato dalla Commissione in sede referente.

La Commissione delibera la costituzione di un Comitato ristretto.

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

Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci.

C. 1964 Oliaro ed altri.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 9 aprile 2014.

Roberta OLIARO (SCpI), *relatore*, nel ritenere la tematica oggetto della propria proposta assai rilevante non solo sotto il profilo del trasporto ferroviario delle merci, ma anche per gli effetti positivi indiretti che ne possono scaturire, auspica che dal dibattito e dalle audizioni deliberate dall'Ufficio di presidenza della Commissione possano provenire suggerimenti e sollecitazioni utili a rendere il testo quanto più possibile efficace.

Ivan CATALANO (Misto) ritiene opportuno che il dibattito su tale proposta sia svolto nell'ambito di una riflessione più generale sul trasporto delle merci in Italia, che abbia come punto di partenza le disposizioni approvate dalla Commissione in ordine alla disciplina degli interporti e che tenga conto della necessità di ammodernare le infrastrutture ferroviarie e di realizzare interventi tecnologici sulle stesse che, con risorse limitate, possano far conseguire cospicui vantaggi in termini di incremento di traffico fer-

roviario. Nel merito della proposta di legge in esame, nel sottolineare che essa si prefigge l'obiettivo di contrastare la crisi che, da alcuni anni, affligge il trasporto merci su rotaia, ritiene tale iniziativa doverosa, in quanto molti dei costi che discendono dal trasporto merci su gomma non sono sopportati dai soggetti che decidono di avvalersi di tale modalità di trasporto, ma dall'intera collettività. Osserva che tali esternalità negative impediscono al mercato di autoregolarsi e rendono necessario un intervento deciso dello Stato. Pur condividendo la relazione della collega, in particolar modo laddove individua i contorni del problema, attraverso una attenta analisi dei dati disponibili, evidenzia, tuttavia, dei limiti nel testo posto all'esame della Commissione, che si prefigge di superare attraverso la presentazione di appositi emendamenti. In particolare, evidenzia che la proposta di legge si connota come fortemente settoriale e pare mancare, sotto alcuni profili, di una visione di più ampio respiro. In primo luogo evidenzia la necessità che il testo in esame sia in linea con la strategia nazionale di *open government* e *open data*, venendo incontro a diffuse esigenze di disponibilità e accessibilità dei dati relativi alla rete e al servizio ferroviario, sempre più sentite da parte degli operatori economici e dei pubblici amministratori più attenti alle opportunità offerte dalle nuove tecnologie. In tal senso preannuncia la presentazione di un emendamento all'articolo 1, che ponga espressamente fra gli obiettivi quello di garantire l'apertura dei dati relativi alla rete infrastrutturale italiana. Giudica inoltre opportuno, anche per ragioni di coerenza normativa, che la banca dati prevista dall'articolo 4, comma 1, venga realizzata e gestita secondo le disposizioni del Codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 e successive modifiche e integrazioni. Giudica sufficiente, a tal fine, l'inserimento di un apposito richiamo normativo alla fine del comma stesso. Infine, all'articolo 8, comma 2, ritiene opportuno prevedere anche la di-

gitalizzazione dei dati dei carri ferroviari. Rileva che, come per altre categorie di dati, la registrazione elettronica e la raccolta in un'unica banca dati, a fronte di un investimento iniziale contenuto, rendono velocemente e facilmente reperibili i dati stessi in caso di necessità, senza gli ingenti costi in termini di spazio fisico, di personale e di spese di conservazione determinati dagli archivi cartacei.

Preannuncia, inoltre, la presentazione di emendamenti mirati, invece, ad adeguare l'impianto del provvedimento in esame alle indicazioni provenienti dall'Unione europea e ai condivisibili orientamenti adottati dall'Allegato Trasporti al DEF 2014, in materia di attività di programmazione delle opere infrastrutturali. In particolare, giudica rilevante il principio di razionalizzazione dell'offerta infrastrutturale, nonché la maturata consapevolezza che la valutazione costi-benefici di un'opera deve essere compiuta attraverso un'analisi congiunta di tutti gli interventi interconnessi, e quindi su una scala di riferimento più ampia che quella dell'opera singolarmente presa.

Per tale ragione, al fine di favorire la non frammentarietà degli interventi relativi alle infrastrutture ferroviarie, e al fine di prevenire una duplicazione del momento ricognitivo, ritiene opportuno che l'inventario previsto dall'articolo 4, comma 1 riguardi non solo gli impianti terminali e i raccordi, ma l'intera rete infrastrutturale ferroviaria destinata al trasporto di merci e che l'attività pianificatoria prevista dal comma 2 del medesimo articolo, oltre a individuare i nodi da costruire *ex novo* o riattivare, possa contenere anche proposte di ammodernamento della rete esistente. Ritiene che il comma 2 dell'articolo 4 debba essere emendato anche nella sua parte finale, in modo tale che il nuovo Piano da esso previsto, venga inserito come capitolo nel « Piano generale dei trasporti » e affinché si tenga conto degli investimenti all'infrastruttura ferroviaria derivanti dal Piano per quanto riguarda i finanziamenti europei alle reti Ten-T. Sempre al fine di dare una visione di più ampio

respiro – in questo caso temporale – al provvedimento in esame, ritiene opportuna una modifica dell'articolo 9, comma 3, accordando al Governo la possibilità di prevedere misure di incentivazione, analoghe a quelle di cui all'articolo 3, anche per i trienni successivi a quello 2016-2019. Infine preannuncia la presentazione di un emendamento all'articolo 9, comma 2, volto ad evitare controversie in sede europea, che identifichi negli utenti, piuttosto che nelle imprese, i destinatari. Osserva che, a livello economico, la ricaduta finale della misura è equivalente, ma il diverso destinatario della stessa rende necessario l'abbandono del criterio percentuale, relativo all'entità del traffico merci su rotaia per l'anno in corso rispetto all'anno precedente.

Rileva infine che la maggiore criticità del testo in esame riguarda il Comitato permanente per il trasporto ferroviario, istituito in base all'articolo 2 e che dovrebbe rappresentare le varie voci, istituzionali e imprenditoriali, del trasporto ferroviario. Ritiene la creazione di tale Comitato del tutto contraddittoria rispetto alla necessità, condivisa da tutto il sistema-Paese, di ridurre la spesa e semplificare le procedure amministrative. A suo giudizio le funzioni demandate al Comitato, che sono meramente consultive e propositive, possono e devono essere svolte, rispettivamente, dall'Autorità di regolamentazione dei trasporti o dallo stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che già dispongono, al loro interno, delle professionalità necessarie. Osserva che l'azione del Comitato si risolverebbe, altrimenti, nell'ennesima duplicazione del momento valutativo, nonché in una frammentazione e aggravamento delle procedure. Sottolinea che il Comitato di cui all'articolo 2 della proposta di legge appare nel migliore dei casi inutile, nel peggiore dannoso. Insiste, quindi, per l'integrale soppressione delle relative disposizioni istitutive, e, ove necessario, per il trasferimento delle relative funzioni all'Autorità di regolamentazione dei trasporti o al Ministero competente.

Infine, preannuncia la presentazione di due emendamenti all'articolo 12, di natura rispettivamente terminologica e finanziaria.

Roberta OLIARO (SCpI), *relatore*, ribadendo la propria disponibilità, in via generale, ad accogliere modifiche al testo che vadano nella direzione della proposta di rendere più efficiente il trasporto ferroviario di merci e di attuare in quel settore una efficace concorrenza, per riequilibrare le modalità di trasporto a favore del ferro, giudica favorevolmente che la Commissione proceda all'esame della proposta di legge parallelamente all'esame alle misure del cosiddetto « IV pacchetto ferroviario », che la Commissione ha avviato in data odierna, in modo da poter disporre di un quadro prospettico più chiaro nel quale valutare le disposizioni del provvedimento in esame. Riservandosi di valutare nel dettaglio le osservazioni del collega Catalano, concorda in via di principio sull'esigenza di non creare organismi che replichino strutture già esistenti, ma ribadisce la necessità che siano coinvolti nelle decisioni e nella programmazione degli interventi tutti i soggetti interessati.

Diego DE LORENZIS (M5S) esprime anch'egli perplessità sul Comitato di cui all'articolo 2 della proposta di legge nonché sulla norma di copertura finanziaria che fa riferimento alle risorse finalizzate all'attuazione del protocollo di Kyoto, dal momento che solo indirettamente le disposizioni di cui alla proposta di legge recano misure di riduzione dell'impatto ambientale. Chiede inoltre alla Commissione di valutare l'opportunità di prevedere nell'ambito dell'esame del provvedimento, anche l'audizione dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Roberta OLIARO (SCpI) nel riservarsi di valutare gli elementi di criticità che emergono dal dibattito e in attesa delle osservazioni dei soggetti auditi, condivide l'opportunità che venga audita al riguardo anche l'Autorità dei trasporti.

Michele Pompeo META, *presidente*, nel concordare con il deputato De Lorenzis e con la relatrice sull'opportunità di audire, nell'ambito del provvedimento, anche l'Autorità di regolazione dei trasporti, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 10.30.