

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### COMITATO DEI NOVE:

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Testo unificato C. 731-1588-A ..... 175

##### INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.

Audizione di rappresentanti della Società Italiana degli Autori ed Editori (SIAE) (*Svolgimento e conclusione*) ..... 175

##### ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Sull'ordine dei lavori ..... 175

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) (*Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e conclusione – Approvazione di un documento finale*) ..... 176

ALLEGATO (*Documento finale approvato dalla Commissione*) ..... 182

##### SEDE CONSULTIVA:

Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2014. Doc. LVII, n. 2-bis (Parere alla V Commissione) (*Esame e rinvio*) ..... 177

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI ..... 181

**COMITATO DEI NOVE**

*Mercoledì 8 ottobre 2014.*

**Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.**

**Testo unificato C. 731-1588-A.**

Il Comitato si è riunito dalle 14 alle 14.15.

**INDAGINE CONOSCITIVA**

*Mercoledì 8 ottobre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.*

**La seduta comincia alle 14.15.**

**Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.**

**Audizione di rappresentanti della Società Italiana degli Autori ed Editori (SIAE).**

*(Svolgimento e conclusione).*

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata mediante 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.

Paolo AGOGLIA, *Capo dell'Ufficio legislativo e rapporti istituzionali della Società Italiana degli Autori ed Editori (SIAE)*, e Sergio FASANO, *Direttore della Divisione licenze e servizi centrali della Società Italiana degli Autori ed Editori (SIAE)*, svolgono una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono i deputati Cristian IANNUZZI (M5S) e Lorenza BONACCORSI (PD).

Paolo AGOGLIA, *Capo dell'Ufficio legislativo e Rapporti istituzionali della Società Italiana degli Autori ed Editori (SIAE)*, e Sergio FASANO, *Direttore della Divisione licenze e servizi centrali della Società Italiana degli Autori ed Editori (SIAE)*, rispondono ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia i rappresentanti della Società Italiana degli Autori ed Editori (SIAE) per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 14.50.**

---

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

**ATTI DELL'UNIONE EUROPEA**

*Mercoledì 8 ottobre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.*

**La seduta comincia alle 14.50.**

**Sull'ordine dei lavori.**

Michele Pompeo META, *presidente*, propone di invertire l'ordine dei lavori, nel senso di procedere dapprima all'esame degli atti dell'Unione europea e, successivamente, all'esame in sede consultiva della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2014.

La Commissione concorda.

**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).

*(Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e conclusione – Approvazione di un documento finale).*

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto,

rinviiato nella seduta del 17 settembre 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*, avverte che in data 23 settembre la Commissione Politiche dell'Unione europea ha espresso il proprio parere sugli atti in esame.

Mario TULLO (PD), *relatore*, ritiene opportuno che si proceda tempestivamente alla votazione della proposta di documento finale, in modo tale da dare la possibilità di portare avanti l'iter dei documenti europei che fanno parte del quarto pacchetto ferroviario nell'ambito del semestre di presidenza italiana.

Il viceministro Riccardo NENCINI condivide la proposta di documento finale del relatore, che raccoglie e fa proprie le proposte avanzate dal Governo nell'ambito della propria politica di settore.

Roberta OLIARO (SCpI) nel preannunciare il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di documento finale del relatore, auspica che il Governo si impegni, nell'ambito del semestre di presidenza italiana, affinché vengano assegnati maggiori poteri all'Agenzia ferroviaria europea al fine di garantire il massimo coordinamento tra gli Stati membri e una migliore funzionalità delle procedure, soprattutto inerenti alla sicurezza.

La Commissione approva la proposta di documento finale del relatore (*vedi allegato*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che il documento testé approvato sarà trasmesso, oltre che al Governo, anche al Parlamento europeo, alla Commissione europea e al Consiglio dell'Unione europea.

**La seduta termina alle 15.**

**SEDE CONSULTIVA**

*Mercoledì 8 ottobre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.*

**La seduta comincia alle 15.**

**Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2014.**

**Doc. LVII, n. 2-bis.**

(Parere alla V Commissione).

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Roberta OLIARO (SCpI), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare la nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza (DEF) 2014 presentata dal Governo. Ricorda che, in base alla legge di contabilità e finanza pubblica (legge n. 196 del 2009), il Governo è tenuto a presentare una nota di aggiornamento al DEF per dare conto dell'aggiornamento degli obiettivi di finanza pubblica e delle eventuali integrazioni al piano nazionale delle riforme contenuto nel DEF presentato nel mese di aprile, in risposta alle raccomandazioni sulla politica economica italiana formulate dal Consiglio europeo al termine della procedura del cosiddetto « semestre europeo ». La nota di aggiornamento è oggetto di approvazione da parte delle Assemblee di Camera e Senato con apposite risoluzioni, dopo l'esame da parte delle Commissioni bilancio con il parere di tutte le altre Commissioni permanenti.

Passando ad una breve sintesi dei contenuti della Nota, fa presente che essa evidenzia in primo luogo un peggioramento della congiuntura economica. In particolare, se il DEF di aprile prevedeva una crescita dello 0,8 per cento del PIL nel 2014, la nota di aggiornamento prevede ora, per l'anno in corso, un calo del PIL dello 0,3 per cento. Per il 2015 si prevede una timida crescita del PIL dello 0,6 per

cento (era dell'1,3 per cento nel DEF); la crescita dovrebbe rafforzarsi nel 2016 (+ 1 per cento) e nel 2017 (+ 1,3 per cento). Conseguentemente, la Nota modifica gli obiettivi di finanza pubblica, rinviando di un anno, al 2017, il conseguimento del pareggio di bilancio strutturale (cioè al netto delle una tantum e dell'andamento del ciclo) che costituisce, per l'Italia, l'obiettivo di medio termine di finanza pubblica fissato dalle istituzioni dell'Unione europea. In ogni caso viene mantenuto il rispetto del tetto del 3 per cento nel rapporto deficit-PIL stabilito dai Trattati. La nota prevede infatti un rapporto deficit-PIL del 3 per cento nel 2014 (era il 2,6 per cento nel DEF), del 2,9 per cento nel 2015 (era l'1,8 nel DEF), dell'1,8 per cento nel 2016 (era lo 0,9 per cento nel DEF dell'aprile scorso, valore che, in termini strutturali, corrispondeva al pareggio di bilancio) e dello 0,8 per cento, che in termini strutturali corrisponde al pareggio nel 2017 (nel DEF era lo 0,3 per cento).

Giudica opportuno rilevare che l'obiettivo del rapporto deficit-PIL per il 2015 (2,9 per cento) risulta più elevato del dato tendenziale 2,2 per cento: ciò significa che per il prossimo anno il Governo attuerà una manovra espansiva pari a 0,7 punti percentuali di PIL. Sul punto la Nota segnala la « volontà di finanziare impegni di spesa nei settori ritenuti più rilevanti per la crescita economica e ridurre la pressione fiscale per le famiglie e le imprese, con l'obiettivo duplice di supportare la domanda aggregata e la competitività del Paese ». La Nota precisa anche che « ulteriori interventi di riduzione della spesa pubblica assicureranno il parziale finanziamento delle misure descritte e il miglioramento qualitativo della spesa ». Ricorda che il rinvio dal 2016 al 2017 del pareggio strutturale di bilancio dovrà essere autorizzato, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 81 della Costituzione, dalle Assemblee di Camera e Senato a maggioranza assoluta, come già avvenuto lo scorso aprile per l'analogo rinvio dal 2015 al 2016.

Osserva che le previsioni in ordine al rapporto debito-PIL si confermano preoc-

cupanti, pur prospettando una riduzione a partire dal 2016: si prevede infatti, al netto dei sostegni a Grecia, Portogallo, Irlanda, un rapporto del 124,4 per cento nel 2013, del 127,8 per cento nel 2014, del 129,7 per cento nel 2015, del 128,2 per cento nel 2016 e del 125 per cento nel 2017.

Per quanto concerne gli aspetti di più diretto interesse della IX Commissione Trasporti, richiama in primo luogo la tabella relativa al cronoprogramma delle riforme, che indica un allungamento della tempistica rispetto a quanto indicato nel DEF di aprile. La tabella della Nota prevede, entro ottobre 2014 (era settembre nel DEF) il riordino della normativa sui servizi pubblici locali ed entro dicembre (era ottobre nel DEF) la riorganizzazione del trasporto pubblico locale e ferroviario. Entro il 2014 è anche prevista la riforma della normativa sul trasporto stradale (la medesima scadenza era presente nel DEF), l'approvazione del piano strategico aeroporti (era maggio nel DEF) e la riforma del settore marittimo, portuale e della logistica (era maggio nel DEF).

Riguardo al primo punto giudica opportuno che il Governo chiarisca se, parlando di riforma della normativa sul trasporto stradale si intende fare riferimento alla delega per la riforma del codice della strada.

Richiama poi le risposte alle raccomandazioni del Consiglio europeo. In particolare, la raccomandazione 8 richiede di garantire la pronta e piena operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti entro settembre 2014. In risposta alla raccomandazione, la Nota di aggiornamento rileva che l'Autorità risulta operativa dal 15 gennaio 2014 e ricorda anche i primi atti adottati dall'Autorità: il regolamento sul procedimento sanzionatorio in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario e i modelli tariffari per i diritti aeroportuali. Ricorda peraltro che il decreto-legge n. 133 del 2014 (cosiddetto « Sblocca Italia ») prevede l'approvazione con decreto ministeriale di ulteriori contratti di programma, cosa che comporterebbe il differimento, per quanto concerne la determinazione dei diritti ae-

roportuali, del ricorso ai modelli tariffari adottati dall'Autorità. Rileva che la Nota di aggiornamento segnala anche la necessità per l'Autorità di reclutare ulteriori 100 unità di personale a tempo indeterminato e determinato. In proposito la Nota richiama la disposizione (articolo 22) del decreto-legge n. 90 del 2014 che prevede una gestione unitaria delle procedure concorsuali.

La medesima raccomandazione richiede di potenziare la gestione portuale e i collegamenti tra i porti e l'entroterra.

Osserva, in proposito, la Nota annuncia la prossima adozione del piano strategico nazionale della portualità e della logistica previsto dall'articolo 29 del decreto-legge n. 133 del 2014, finalizzato a migliorare la competitività del sistema portuale, la promozione dell'intermodalità nel traffico merci nonché il riassetto e l'accorpamento delle autorità portuali esistenti.

Anche in questo caso, richiama le considerazioni contenute nel parere della IX Commissione sul decreto-legge n. 133, approvato nella seduta del 1° ottobre 2014, sia in merito al fatto che il decreto-legge offre limitate indicazioni sui contenuti del piano e sui criteri che saranno adottati per la razionalizzazione delle Autorità portuali, sia in merito all'esigenza che le competenti Commissioni parlamentari possano esprimersi sullo schema di decreto recante la proposta di piano, prima che essi siano definitivamente approvati dal Governo.

In risposta alla raccomandazione, la Nota annuncia anche il finanziamento da parte della Banca europea degli investimenti dei lavori di ammodernamento dello scalo di Fiumicino, all'interno di un più generale piano di investimenti per 2,5 miliardi fino al 2021.

Specifici riferimenti ad aspetti di competenza della IX Commissione sono contenuti anche in altre raccomandazioni del Consiglio europeo. In particolare, in risposta alla raccomandazione 1 in materia di sostenibilità delle finanze pubbliche, la Nota segnala il rilancio del processo di privatizzazioni, attraverso l'approvazione, nel maggio 2014, dei due decreti del Pre-

sidente del Consiglio dei ministri per l'alienazione del 40 per cento del capitale di Poste italiane e del 49 per cento del capitale di ENAV. La Nota annuncia anche l'avvio della procedura per la dismissione di quote di Ferrovie dello Stato Spa.

In proposito invita il rappresentante del Governo a fornire ulteriori elementi di valutazione alla Commissione. Ricorda che nel DEF di aprile si faceva riferimento alla privatizzazione di due società controllate dal gruppo: Cento Stazioni Spa e Grandi Stazioni Spa.

Sempre con riferimento a Poste italiane, la Nota segnala, in relazione alla raccomandazione 7 in materia di semplificazione e di concorrenza, l'approvazione da parte dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni del provvedimento che definisce le modalità di calcolo e quantifica il costo netto del servizio universale postale per gli anni 2011 e 2012.

In risposta alla raccomandazione 2 in materia di sistema fiscale, la nota richiama la recente approvazione del credito d'imposta per interventi volti alla diffusione della banda ultralarga, di cui all'articolo 6 del decreto-legge n. 133 del 2014.

Unitamente alla Nota di aggiornamento è stato trasmesso al Parlamento anche l'Allegato infrastrutture. L'Allegato contiene l'aggiornamento (Tabella 0) dello stato di attuazione del programma di infrastrutture strategiche. Per quanto concerne le opere di maggiore interesse per la IX Commissione, l'allegato indica per il collegamento ferroviario Torino-Lione un onere complessivo, per la parte italiana, di 4.455 milioni di euro e disponibilità per 1.069 milioni di euro; una parte dell'opera, il cunicolo esplorativo della Maddalena, risulta realizzata per il 69,68 per cento. Per il nuovo traforo del Brennero l'onere complessivo indicato è di 9.151,17 milioni di euro a fronte di attuali disponibilità per 5.096,74 milioni di euro; il primo lotto costruttivo dell'opera risulta già realizzato. Con riferimento all'asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara, al cui interno si colloca il Terzo valico dei Giovi, l'allegato indica un onere complessivo di 8.412,48

milioni di euro a fronte di disponibilità di 2.390 milioni di euro; il primo lotto costruttivo del valico dei Giovi risulta già realizzato ed è stata avviata la realizzazione del secondo lotto.

Nella parte introduttiva l'Allegato contiene anche interessanti indicazioni sull'attività della presidenza italiana dell'Unione europea in materia di trasporti. In particolare viene indicato, con riferimento al settore ferroviario, l'impegno a progredire nel quarto pacchetto ferroviario sia sul pilastro politico sia su quello tecnico. Per il tema specifico della liberalizzazione del trasporto pubblico locale si auspica che questa si attui in modo omogeneo, con tempi prestabiliti e a condizioni di reciprocità tra gli Stati membri. Nel settore aeroportuale si annuncia l'inserimento dell'iniziativa legislativa della Commissione europea del Cielo Unico europeo II+ tra i temi prioritari del semestre. Nel settore stradale si enuncia l'intenzione di lavorare per giungere ad un rapido accordo tra le Istituzioni europee sulla nuova direttiva «*cross border enforcement*» e su quella in materia di pesi e dimensioni massime dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione. Nel settore portuale il Governo si impegna a portare avanti la nuova normativa sui servizi portuali. Si annuncia infine l'intenzione di porre grande attenzione ai problemi della mobilità all'interno dei nodi urbani.

L'allegato contiene poi un'analisi della normativa nel settore dei trasporti in Italia, al fine di verificare il rispetto delle condizionalità *ex ante* richieste dall'Unione europea nell'ambito delle politiche di coesione. Si tratta in pratica di dimostrare, ai fini della stipula dell'accordo di partenariato che dovrà disciplinare l'utilizzo dei fondi UE in Italia, il rispetto di alcuni prerequisiti di fondo. Nel settore dei trasporti le condizionalità *ex ante* richiedono: 1) l'esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti (compreso il trasporto pubblico a livello regionale e locale); 2) l'esistenza nell'ambito di tali piani di una sezione specifica dedicata allo sviluppo delle ferrovie, 3) l'esistenza nell'ambito di tali piani

di una sezione specifica sulla navigazione interna e sul trasporto marittimo, sui porti, sui collegamenti multimodali e sulle infrastrutture aeroportuali.

A fianco dell'analisi della situazione normativa l'allegato pone anche una dettagliata analisi delle attuali condizioni del settore dei trasporti. Dall'analisi emerge un'attenuazione del *trend* negativo del settore del trasporto passeggeri: nel 2013 il settore autostradale ha visto un calo dell'1,5 per cento della domanda; in calo risulta anche il trasporto aereo (-1,9 per cento). Risultano invece in ripresa la domanda di trasporto pubblico locale (con un aumento, per le grandi aziende, del 15 per cento), il trasporto ferroviario (aumento del trasporto regionale e di quello a medio-lunga percorrenza del 2,9 per cento) e il trasporto crocieristico (+ 4,2 per cento).

Nel settore del trasporto merci, nel 2012 si è registrata una nuova diminuzione complessiva, dopo la consistente ripresa del 2011, dei volumi di merci trasportate (341,1 miliardi di tonnellate per km, erano 362,2 nel 2011): in particolare si è registrata una diminuzione delle merci trasportate su gomma (154,4 miliardi di tonnellate per km a fronte di 171,8 nel 2011), un lieve aumento delle merci trasportate su ferro (20,2 miliardi di tonnellate per Km a fronte di 19,8 nel 2011), una diminuzione delle merci trasportate via mare (166,2 miliardi di tonnellate per km a fronte di 170,5 nel 2011) e un dato stabile delle merci trasportate in aereo (0,3 miliardi di tonnellate per km).

L'allegato ricostruisce infine quelli che saranno gli obiettivi, nel settore dei trasporti, per l'utilizzo dei fondi dell'Unione. Le politiche dei trasporti si collocano all'interno dell'obiettivo tematico 7 in materia di mobilità sostenibile di persone e merci. Tra i « risultati attesi » il Governo indica il potenziamento dell'offerta ferroviaria: a tale riguardo si enuncia l'impegno per la realizzazione delle opere ferroviarie rientranti nei corridoi della « rete centrale » delle reti TEN-T, quello per l'affidamento dei servizi di collegamento ferroviario a media-lunga percorrenza me-

diate procedure competitive e quello per il sostegno del rinnovo del materiale rotabile nel trasporto pubblico locale. Altro risultato atteso è l'aumento della competitività del sistema portuale e interportuale: si prevede il potenziamento delle « autostrade del mare » e l'ottimizzazione della filiera procedurale attraverso le piattaforme telematiche. Altro risultato atteso è quello dell'integrazione modale, in particolare attraverso il potenziamento dei collegamenti di porti, aeroporti e interporti con la rete globale delle reti TEN-T (cosiddetti collegamenti di « ultimo miglio »). Ulteriori risultati attesi sono il rafforzamento delle connessioni con la rete globale delle aree interne e l'ottimizzazione del traffico aereo attraverso l'attuazione del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo (SESAR).

Si riserva in ultimo di formulare una proposta di parere sulla base degli elementi che emergeranno nel corso dell'esame.

Giorgio BRANDOLIN (PD) nel ringraziare il relatore per il lavoro svolto, intervenendo in merito alla questione da questi sollevata riguardo alla piena operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti, osserva che la nascita della suddetta Autorità e l'attribuzione ad essa della funzione di determinare i modelli tariffari dei diritti aeroportuali ha rallentato l'approvazione dei contratti di programma tra Enac e gestori aeroportuali, rendendo necessaria un'accelerazione della procedura di approvazione, come avvenuto con il decreto-legge cosiddetto « sblocca Italia ». Sempre riguardo all'Autorità di regolazione dei trasporti, e in particolare alle cento unità di personale che si intendono destinare ad essa, nell'esprimere preoccupazione per le assunzioni di personale nel settore pubblico, qualora non siano supportate da reali esigenze di funzionamento dell'organo cui sono preposte, chiede chiarimenti al relatore, con particolare riguardo al profilo dell'assunzione a tempo determinato ov-

vero indeterminato e alle funzioni alle quali tali unità sono destinate.

Michele DELL'ORCO (M5S) ritiene che il documento in esame sia una sorta di libro dei sogni, al pari di quello presentato nel 2013, rispetto al quale non sono state rispettate le scadenze previste, né, conseguentemente, attuate le riforme e realizzati gli impegni presi. Riguardo alla Nota di aggiornamento, che di fatto riassume le intenzioni del Governo riguardo a temi di assoluta rilevanza anche per la Commissione, esprime una seria preoccupazione per l'assenza di politiche volte alla promozione del digitale, che, non essendo state contemplate neanche a livello di intenzione, a maggior ragione teme non faranno parte delle future azioni del Governo.

Mario TULLO (PD) nel sottolineare con preoccupazione i dati relativi al trasporto su ferro, osserva che i dati del settore crocieristico contenuti nella Nota di aggiornamento risultano in contrasto con quelli recentemente riportati dal quotidiano nazionale *IlSole24ore*, che evidenziavano un drammatico calo dell'economia nel settore crocieristico.

Roberta OLIARO (SCpI), *relatore*, ritiene che i dati contenuti nell'articolo cui fa riferimento il collega Tullo si riferiscano

all'attività crocieristica dell'alto Adriatico e in particolare di Venezia, dove il divieto di approdo delle grandi navi ha ridotto notevolmente il traffico crocieristico.

Michele Pompeo META, *presidente*, ritiene importante che l'analisi della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza sia svolta tenendo presente il dibattito svolto in Commissione sul decreto-legge «sblocca Italia» e osserva che questi due provvedimenti devono essere correlati anche alle misure nel settore dei trasporti e delle telecomunicazioni che saranno contenute nella legge di stabilità. Osserva che sia il citato decreto-legge n. 133 sia la Nota in esame affrontano numerose e rilevanti questioni di competenza della Commissione, e invita pertanto i commissari a seguire con attenzione l'esame di questi provvedimenti presso le Commissioni competenti in sede referente.

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

**La seduta termina alle 15.20.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.20 alle 15.30.

## ALLEGATO

**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).**

**DOCUMENTO FINALE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminate congiuntamente la comunicazione (COM(2013)25), le proposte di regolamento (COM(2013)26), (COM(2013)27), (COM(2013)28) e le proposte di direttiva (COM(2013)29), (COM(2013)30) e (COM(2013)31);

considerato che:

il complesso delle misure previste dall'insieme dei documenti richiamati, che

costituisce il cosiddetto IV pacchetto ferroviario, rappresenta il risultato di un apprezzabile sforzo, compiuto dalla Commissione europea, per aggiornare in una logica organica e coerente la normativa vigente nel settore al fine di eliminare le barriere che ostacolano il completamento dello spazio ferroviario europeo;

le misure vertono, per un verso, sulle modalità con le quali sono effettuati i servizi di trasporto, con particolare ri-

ferimento ai profili della sicurezza e dell'interoperabilità (il cosiddetto pilastro politico) e, per altro verso, sull'assetto del mercato e sulla *governance* dell'infrastruttura ferroviaria (il cosiddetto pilastro tecnico);

nonostante l'*iter* presso le istituzioni europee dei due pilastri non risulti allo stato pienamente allineato, è auspicabile che il pacchetto sia approvato unitariamente e contestualmente;

rispetto a tale obiettivo risulta particolarmente significativa la posizione del Governo italiano che attribuisce carattere prioritario, nell'ambito del semestre di Presidenza europea, all'approfondimento, attraverso un confronto ampio e aperto, delle diverse problematiche connesse al pacchetto;

il superamento delle barriere e della frammentazione del quadro regolatore per il completamento di uno spazio ferroviario unico europeo costituiscono condizioni imprescindibili per lo sviluppo del trasporto ferroviario nel nostro continente;

lo sviluppo del trasporto ferroviario è a sua volta essenziale per un riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto che consenta di ridurre la congestione del traffico su strada e il relativo impatto ambientale. La quota nella ripartizione modale del trasporto ferroviario, infatti, rimane in Europa troppo bassa, sia per quanto concerne il trasporto passeggeri, sia per quanto riguarda il trasporto merci;

negli ultimi anni sono stati realizzati ingenti investimenti, soprattutto nel settore dell'alta velocità; tali investimenti di per sé appaiono tuttavia insufficienti a favorire la crescita della quota modale del trasporto ferroviario, anche in considerazione delle prospettive a medio e lungo termine di incremento della domanda di trasporto di merci;

la realizzazione di uno spazio ferroviario europeo unico, attraverso la semplificazione delle regole e delle procedure e l'uniformità dei regimi applicati nei

diversi paesi, senza pregiudicare gli *standard* di sicurezza, può assicurare condizioni più favorevoli alla realizzazione di nuovi investimenti per il potenziamento delle reti e del materiale rotabile;

con riferimento al pilastro tecnico, appaiono pertanto pienamente condivisibili gli obiettivi di semplificare drasticamente e rendere uniformi le procedure e di ridurre i relativi tempi e costi a carico delle imprese, in particolare attraverso il potenziamento delle funzioni assegnate all'Agenzia ferroviaria europea (ERA), cui verrebbe attribuito il compito di rilasciare i certificati di sicurezza e le autorizzazioni dei veicoli;

per quanto concerne il pilastro politico, la situazione che si riscontra nei diversi Paesi membri per quanto concerne il processo di liberalizzazione del settore è assai differenziata; non è casuale che le perplessità emerse nelle sedi negoziali europee provengano dai paesi che registrano vistosi ritardi nell'apertura dei rispettivi mercati e appaiono più restii ad accettare il superamento delle condizioni di monopolio;

sotto questo profilo, l'Italia si colloca tra i paesi più avanzati, in termini di apertura del mercato ferroviario nazionale, e può quindi svolgere un decisivo ruolo di impulso per superare resistenze più forti e pervenire a risultati concreti per quanto concerne l'*iter* di approvazione del pacchetto durante il semestre di Presidenza del Consiglio dell'Unione europea;

esprime una valutazione favorevole sui contenuti della comunicazione e sulle proposte di regolamento e di direttiva in esame con le seguenti osservazioni:

1) per quanto concerne il pilastro tecnico, occorre assicurare che il rapporto tra l'Agenzia ferroviaria europea e le agenzie nazionali, con particolare riguardo a quelle competenti in materia di sicurezza, sia ispirato alla massima funzionalità e cooperazione. A tal fine, fermo restando l'obiettivo di evitare duplicazioni e aggravii di procedure a carico delle imprese, anche in considerazione della coesistenza di un

numero estremamente elevato di norme nazionali tecniche di sicurezza e di specifiche tecniche di interoperabilità a livello europeo (STI), sembra necessario prevedere il coinvolgimento delle agenzie nazionali in una fase preventiva e non soltanto *ex post*;

2) per quanto concerne il pilastro politico:

*a)* occorre sostenere una tempestiva ed effettiva apertura del mercato dei servizi di trasporto passeggeri; in questa prospettiva appare preferibile mantenere la tempistica prevista originariamente dalla Commissione europea, che fissava al 2019 la data a partire dalla quale dovrà procedersi alla liberalizzazione delle procedure di affidamento nei servizi passeggeri attraverso gare concorrenziali, data che il Parlamento europeo ha invece proposto di posticipare al 2022;

*b)* appare invece condivisibile la proposta avanzata dal Parlamento europeo di inserire una clausola di reciprocità diretta ad evitare che imprese, che abbiano sede legale in uno Stato membro che non abbia proceduto al suo interno alla liberalizzazione, possano competere nei mercati di

altri Stati membri che siano più aperti. La reciprocità, da non intendere come una misura difensiva, può infatti costituire un fattore di promozione della liberalizzazione in modo da evitare gravi asimmetrie all'interno del mercato e dello spazio ferroviario unico europeo;

*c)* si può convenire sulla proposta avanzata dal Parlamento europeo per quanto concerne la possibilità di mantenere il modello di *holding* per le imprese operanti nel settore, a condizione che si stabiliscano regole certe e vincoli chiari per quanto riguarda la trasparenza dei rapporti finanziari tra le diverse società che esercitano, rispettivamente, il servizio di trasporto e la gestione della infrastruttura ferroviaria e che sia garantita una piena ed equa concorrenza tra diverse imprese per l'accesso alla rete;

3) si valuti se la previsione della possibilità del ricorso, da parte della Commissione europea, ad atti delegati, nei termini prospettati, con particolare riguardo al periodo di tempo indeterminato, non risulti eccessiva e non debba quindi essere circoscritta quanto all'ambito materiale e alla durata.