

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Sui lavori della Commissione	167
Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2014. Doc. LVII, n. 2-bis (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni</i>)	168
ALLEGATO 1 (<i>Proposta di parere del Relatore</i>)	171
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	173
AVVERTENZA	170

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 9 ottobre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Ivan CATALANO.

La seduta comincia alle 13.40.

Sui lavori della Commissione.

Michele Pompeo META, *presidente*, prima di iniziare la seduta prevista all'ordine del giorno, ritiene opportuno avvertire la Commissione che la Conferenza dei Presidenti di Gruppo, riunitasi nella giornata di ieri, ha stabilito che l'Assemblea proceda nella seduta di domani, venerdì 10 ottobre, allo svolgimento della discussione generale sulla proposta di legge Cappezzone n. 2397, avente per oggetto la riforma della disciplina delle tasse automobilistiche e altre disposizioni concernenti l'imposizione tributaria sui veicoli.

Fa presente che, a seguito di tale decisione, le Commissioni competenti in sede consultiva dovrebbero esprimere il proprio parere nella giornata odierna. Sottolinea che la tassazione sui veicoli rappresenta un tema assai complesso, che richiederebbe un esame approfondito. Osserva che, anche in considerazione dell'andamento dei lavori dell'Assemblea, che non ha reso possibile lo svolgimento della seduta già prevista per stamani, la Commissione si troverebbe costretta a esprimere il proprio parere sul testo trasmesso dalla Commissione Finanze in tempi molto ristretti.

Ritiene pertanto che non sussistano le condizioni per predisporre e votare un parere formulato sulla base di un dibattito e di una riflessione adeguati.

Se non vi sono obiezioni, procederà pertanto a comunicare alla Presidenza della Commissione competente in sede referente che la Commissione Trasporti non esprimerà il parere di competenza.

La Commissione concorda.

Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2014.**Doc. LVII, n. 2-bis.**

(Parere alla V Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta dell'8 ottobre 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.

Roberta OLIARO (SCpI), *relatore*, in risposta alle considerazioni svolte nella seduta di ieri dal collega Brandolin sul personale dell'Autorità dei trasporti, ricorda che la norma istitutiva dell'Autorità, l'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011, prevede una pianta organica dell'Autorità di 80 unità. Una quota non superiore al 50 per cento di tale personale è reclutata, in sede di prima attuazione e nei limiti delle risorse disponibili, mediante apposita selezione nell'ambito del personale dipendente da pubbliche amministrazioni in possesso dei necessari requisiti di professionalità, esperienza e competenza. Il personale come sopra selezionato è comandato da altre pubbliche amministrazioni, con oneri a carico delle amministrazioni di provenienza. A seguito del versamento del previsto contributo a carico dei gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, il predetto personale è immesso nei ruoli dell'Autorità nella qualifica assunta in sede di selezione.

Rileva, inoltre, che in attuazione di quanto previsto dall'articolo 2 della legge n. 481 del 1995 (norme per la regolazione dei servizi di pubblica utilità), l'articolo 17 del regolamento sul trattamento economico e giuridico del personale dell'Autorità prevede, per esigenze cui non possa far fronte con personale in servizio, l'Autorità possa assumere personale in numero non superiore alle 10 unità, in

qualità di esperti e collaboratori esterni, con contratto a tempo determinato di durata non superiore a due anni, rinnovabili per non più di due volte. La selezione degli esperti avviene sulla base della valutazione e dell'esperienza professionale e a seguito di colloquio. Fa presente che, in base a quanto riportato sul sito dell'Autorità risultano fin qui essere stati individuati cinque esperti.

Ricorda che l'articolo 18 prevede anche la possibilità per l'Autorità, sempre ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 481 del 1995, di assumere, con selezione pubblica, in numero non superiore alle 60 unità dipendenti con contratto a tempo determinato, per esigenze cui non possa far fronte con personale in servizio. Osserva che un aumento della pianta organica a tempo indeterminato dell'Autorità potrebbe determinarsi qualora venisse accolta una delle condizioni inserite nel parere reso dalle Commissioni riunite II Giustizia e IX Trasporti nella seduta dello scorso 8 aprile sullo schema di decreto legislativo in materia di sanzioni delle violazioni del regolamento (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus. Il provvedimento individua infatti l'Autorità dei trasporti come organismo indipendente di vigilanza in materia e pone in capo all'Autorità l'esame dei ricorsi presentati dagli utenti; in tal senso la condizione contenuta nel parere richiede l'autorizzazione per l'Autorità ad assumere dieci unità di personale. Fa presente che il decreto legislativo è stato approvato nella riunione del Consiglio dei ministri dello scorso 8 agosto, il testo non è stato però ancora pubblicato in « Gazzetta Ufficiale ». Segnala, tuttavia, che un'analoga condizione inserita nello schema di decreto legislativo in materia di sanzioni per le violazioni del regolamento (CE) n. 1371/2007 in materia di diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario non è stata poi recepita nel decreto legislativo approvato (n. 70/2014).

Giudica le informazioni in ordine al personale dell'Autorità ricavate dalla ricostruzione normativa sopra esposta, coe-

renti con le indicazioni, in ordine alla consistenza attuale del personale e al fabbisogno futuro della nota di aggiornamento, che, deve essere ricordato, non distingue tra personale a tempo indeterminato e personale a tempo determinato.

Michele Pompeo META, *presidente*, nel ringraziare il relatore per le precisazioni fornite in risposta alle questioni sollevate nel dibattito dal collega Brandolin, invita la Commissione a concentrarsi sui contenuti del provvedimento in esame, non ritenendo pertinente in questa sede soffermarsi sulla dotazione di personale dell'Autorità. Osserva altresì che nel corso dell'esame in sede consultiva del decreto-legge n.133 del 2014 la Commissione ha sottolineato l'esigenza di rispettare le competenze che la legge affida all'Autorità, con particolare riferimento all'applicazione dei modelli tariffari adottati dall'Autorità stessa in relazione alla determinazione dei diritti aeroportuali. Ricorda più in generale che l'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti è stata fortemente sostenuta dalla Commissione.

Mario TULLO (PD), nel condividere le considerazioni formulate dal Presidente, ritiene opportuno che la Commissione concentri il dibattito sui contenuti della Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza, piuttosto che sull'articolazione del personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Roberta OLIARO (SCpI), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con condizioni (*vedi allegato 1*).

Vincenzo GAROFALO (NCD), intervenendo riguardo alla condizione numero 3) della proposta di parere, giudica opportuno che venga espunto il riferimento alle reti transeuropee di trasporto TEN-T e che venga inserito un riferimento alle « autostrade del mare », che costituiscono una importante iniziativa delineata in sede europea a sostegno dell'intermodalità e della sostenibilità dei sistemi di trasporto.

Paolo GANDOLFI (PD) giudica opportuno che la proposta di parere faccia esplicito riferimento alla necessità di politiche volte a promuovere la mobilità sostenibile, soprattutto nelle aree che registrano livelli più alti di inquinamento atmosferico, anche sulla base dei piani di qualità dell'aria già elaborati da alcuni enti locali.

Diego DE LORENZIS (M5S), nell'anticipare la propria contrarietà alla proposta di parere del relatore, giudica in ogni caso opportuno che venga evidenziata la necessità di iniziative volte alla protezione dell'utenza vulnerabile e, in particolare, ad accelerare il conseguimento degli obiettivi di riduzione del tasso di mortalità stradale fissati in sede europea.

Michele Pompeo META, *presidente*, ritiene opportuno che nella proposta di parere venga fatto espresso riferimento ai lavori della Commissione in ordine alla riforma del codice della strada e al trasporto pubblico locale. Evidenzia, infatti, che in entrambi i casi si tratta di iniziative di carattere parlamentare, alle quali la Commissione ha dedicato un impegno prolungato e una riflessione approfondita.

Roberta OLIARO (SCpI), *relatore*, nel ringraziare i colleghi per le considerazioni svolte, di cui terrà conto nella proposta di parere, in relazione alla richiesta del collega Garofalo di espungere il riferimento delle reti transeuropee di trasporto TEN-T, giudica opportuno che la politica nazionale risulti in linea con la nuova geografia dei traffici disegnata in sede europea.

Vincenzo GAROFALO (NCD), prende atto della decisione del relatore, che a suo giudizio non tiene conto delle posizioni contrastanti che si sono determinate nel tempo in relazione alla individuazione delle reti TEN-T.

Mario TULLO (PD) osserva che nella proposta di parere del relatore il riferimento alle reti transeuropee di trasporto è

messo in relazione alla razionalizzazione delle Autorità portuali. Rileva, al riguardo, che non vi è alcuna indicazione da parte delle istituzioni europee sul numero o sulla organizzazione dei porti all'interno degli Stati membri e che l'unico riferimento stringente è l'individuazione dei porti da inserire nella rete cosiddetta *core network* entro il 2030. Ritiene pertanto che possa essere introdotta una formulazione che, pur facendo riferimento agli obiettivi fissati in sede europea, non comporti, come evidenzia il collega Garofalo, un nesso stringente tra il riassetto delle Autorità portuali e l'individuazione delle reti transeuropee di trasporto.

Invita quindi il relatore a valutare l'opportunità di una breve sospensione della seduta per una riformulazione della propria proposta di parere.

Roberta OLIARO (SCpI), *relatore*, condivide le considerazioni del collega Tullo e richiede una breve sospensione della seduta al fine di predisporre una riformulazione della propria proposta di parere che accolga le sollecitazioni formulate nella seduta odierna.

Ivan CATALANO, *presidente*, in considerazione della richiesta del relatore, sospende la seduta.

La seduta, sospesa alle 14.15, è ripresa alle 14.30.

Roberta OLIARO, *relatore*, presenta una riformulazione della proposta di pa-

rere, che tiene conto degli elementi emersi nel corso del dibattito (*vedi allegato 2*).

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), nell'apprezzare il lavoro svolto dal relatore e la disponibilità da questi dimostrata nell'accogliere le sollecitazioni dei colleghi, esprime la propria contrarietà rispetto ai contenuti del provvedimento e, in particolare, alla politica del Governo in materia aeroportuale. Giudica infatti assai negativamente il declassamento dell'aeroporto di Genova ed esprime forti perplessità sulla politica relativa al sistema aeroportuale milanese. Dichiara quindi a nome del proprio Gruppo l'astensione sulla proposta di parere del relatore, riservandosi un'ulteriore riflessione che in Assemblea potrebbe portare a un voto contrario sulla Nota in esame.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni del relatore, come riformulata (*vedi allegato 2*).

La seduta termina alle 14.40.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

RISOLUZIONI

7-00453 De Lorenzis: Procedura di rilascio della patente nautica.

ALLEGATO 1

**Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2014.
(Doc. LVII, n. 2-bis).**

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata, per le parti di competenza, la Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2014 (Doc. LVII, n. 2-bis);

preso atto che la Nota evidenzia un peggioramento della congiuntura economica e modifica gli obiettivi di finanza pubblica, rinviando al 2017 il conseguimento del pareggio di bilancio strutturale;

preso atto, altresì, della volontà del Governo di attuare una manovra espansiva attraverso interventi volti a finanziare impegni di spesa nei settori ritenuti più rilevanti per la crescita economica;

considerato che le misure di potenziamento e razionalizzazione delle infrastrutture di trasporto, così come le misure volte alla digitalizzazione del Paese, rappresentano un incentivo rilevante all'economia, idoneo a sostenere la ripresa del Paese,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

nel settore dei trasporti:

1) si pervenga alla approvazione delle riforme, e in particolare di quelle relative al settore dei trasporti, nei tempi indicati nel cronoprogramma, senza ulteriori slittamenti;

2) si proceda alla realizzazione delle infrastrutture di trasporto indicate nell'Al-

legato relativo al programma delle infrastrutture strategiche nei tempi previsti, assicurando tutte le condizioni necessarie per permettere l'utilizzo dei Fondi dell'Unione europea;

3) si adotti il piano strategico nazionale della portualità e della logistica, di cui all'articolo 29 del decreto-legge n. 133 del 2014, e si definisca, a livello legislativo, una riforma complessiva della portualità che, con l'obiettivo di accrescere la competitività del sistema, consenta alle Autorità portuali di migliorare l'efficienza, procedendo alla loro razionalizzazione anche tenendo conto della struttura della rete transeuropea dei trasporti TEN-T; si attuino, anche amministrativamente, interventi di semplificazione e accelerazione delle procedure nonché di sburocratizzazione e si superino le sovrapposizioni di competenze tra pubbliche amministrazioni, definendo regole certe atte ad agevolare l'attività degli operatori portuali;

4) in ambito aeroportuale, si completi la procedura di approvazione del Piano nazionale degli aeroporti e si pongano in essere tutte le misure necessarie per incrementare la competitività degli scali, anche per quanto concerne la certezza normativa in merito alle modalità di determinazione dei diritti aeroportuali e l'esigenza di definire gli ambiti di competenza dei diversi soggetti pubblici che intervengono nel settore, superando sovrapposizioni nell'esercizio delle rispettive funzioni;

5) si pongano in essere tutte le iniziative opportune per sostenere il tra-

sporto ferroviario, in particolare attraverso l'impegno in sede di Unione europea per la definizione di un quadro normativo adeguato, che faciliti l'integrazione dei servizi, anche in virtù del coordinamento dei soggetti regolatori operanti a livello europeo e nazionale, e permetta un'effettiva apertura del mercato dei servizi di trasporto passeggeri a condizioni di reciprocità; per quanto concerne i servizi di trasporto merci occorre attuare tutte le misure che realizzino una piena concorrenza in condizioni di parità tra gli operatori del settore;

6) si proceda in tempi rapidi alla revisione della normativa sulla circolazione stradale, attuando la riforma organica del codice della strada, nel senso del potenziamento della sicurezza stradale e della semplificazione delle procedure a carico dei cittadini;

7) si affronti l'emergenza del trasporto pubblico locale, attraverso la destinazione di risorse adeguate e la definizione, anche a livello legislativo, di misure volte a promuoverne l'efficienza e migliorarne i livelli di qualità, in particolare attraverso l'adozione dei costi standard e

l'assegnazione dei servizi mediante gare ad evidenza pubblica;

8) si attui una politica di rilancio del settore della nautica da diporto, con misure sia di carattere fiscale sia volte alla promozione dei porti turistici, alla valorizzazione delle economie costiere e alla semplificazione della burocrazia, anche attraverso l'utilizzo di strumenti telematici; in particolare, al fine di promuovere l'industria e il turismo nazionale, si attuino le misure previste dal decreto-legge n. 133 del 2014 relative ai « Marina resort » e al registro telematico della nautica da diporto;

nel settore delle telecomunicazioni:

si attuino misure volte a promuovere la digitalizzazione del Paese, in particolare con il superamento del *digital divide* attraverso la realizzazione di reti di comunicazione elettronica a banda larga e ultralarga anche nelle zone a fallimento di mercato, a tal fine adottando, sia per quanto riguarda l'entità delle risorse a ciò destinate, sia per quanto riguarda la semplificazione delle procedure, ulteriori misure rispetto a quelle già contenute nel testo iniziale del decreto-legge n. 133 del 2014.

ALLEGATO 2

**Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2014.
(Doc. LVII, n. 2-bis).**

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata, per le parti di competenza, la Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2014 (Doc. LVII, n. 2-bis);

preso atto che la Nota evidenzia un peggioramento della congiuntura economica e modifica gli obiettivi di finanza pubblica, rinviando al 2017 il conseguimento del pareggio di bilancio strutturale;

preso atto, altresì, della volontà del Governo di attuare una manovra espansiva attraverso interventi volti a finanziare impegni di spesa nei settori ritenuti più rilevanti per la crescita economica;

considerato che le misure di potenziamento e razionalizzazione delle infrastrutture di trasporto, così come le misure volte alla digitalizzazione del Paese, rappresentano un incentivo rilevante all'economia, idoneo a sostenere la ripresa del Paese,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

nel settore dei trasporti:

1) si pervenga alla approvazione delle riforme, e in particolare di quelle relative al settore dei trasporti, nei tempi indicati nel cronoprogramma, senza ulteriori slittamenti;

2) si proceda alla realizzazione delle infrastrutture di trasporto indicate nell'Al-

legato relativo al programma delle infrastrutture strategiche nei tempi previsti, assicurando tutte le condizioni necessarie per permettere l'utilizzo dei Fondi dell'Unione europea;

3) si adottino, in coerenza con gli obiettivi definiti a livello europeo e nazionale, il piano strategico nazionale della portualità e della logistica, di cui all'articolo 29 del decreto-legge n. 133 del 2014, e si definisca, a livello legislativo, una riforma complessiva del settore della portualità che, con l'obiettivo di accrescerne la competitività, consenta alle Autorità portuali di migliorare l'efficienza, procedendo alla razionalizzazione del loro assetto; si attuino, anche amministrativamente, interventi di semplificazione e accelerazione delle procedure nonché di sburocratizzazione e si superino le sovrapposizioni di competenze tra pubbliche amministrazioni, definendo regole certe atte ad agevolare l'attività degli operatori portuali;

4) in ambito aeroportuale, si completi la procedura di approvazione del Piano nazionale degli aeroporti e si pongano in essere tutte le misure necessarie per incrementare la competitività degli scali, anche per quanto concerne la certezza normativa in merito alle modalità di determinazione dei diritti aeroportuali e l'esigenza di definire gli ambiti di competenza dei diversi soggetti pubblici che intervengono nel settore, superando sovrapposizioni nell'esercizio delle rispettive funzioni;

5) si pongano in essere tutte le iniziative opportune per sostenere il tra-

sporto ferroviario, in particolare attraverso l'impegno in sede di Unione europea per la definizione di un quadro normativo adeguato, che faciliti l'integrazione dei servizi, anche in virtù del coordinamento dei soggetti regolatori operanti a livello europeo e nazionale, e permetta un'effettiva apertura del mercato dei servizi di trasporto passeggeri a condizioni di reciprocità; per quanto concerne i servizi di trasporto merci occorre attuare tutte le misure che realizzino una piena concorrenza in condizioni di parità tra gli operatori del settore;

6) si adottino le misure necessarie per una piena realizzazione della politica definita anche in sede europea in materia di autostrade del mare, in modo da promuovere l'intermodalità e da aumentare il ricorso a forme di trasporto maggiormente sostenibili;

7) si proceda in tempi rapidi alla revisione della normativa sulla circolazione stradale, mediante la riforma organica del codice della strada, in attuazione del testo unificato di delega predisposto dalla Commissione e in fase di approvazione in prima lettura da parte della Camera, al fine di potenziare la sicurezza stradale, con l'obiettivo prioritario di ridurre il tasso di mortalità stradale, e di semplificare le procedure a carico dei cittadini;

8) si affronti l'emergenza del trasporto pubblico locale, attraverso la destinazione di risorse adeguate e la definizione, a livello legislativo, anche in coerenza con le conclusioni dell'indagine conoscitiva svolta dalla Commissione sulla

materia e con le proposte di legge all'esame della Commissione stessa, di misure volte a promuoverne l'efficienza e migliorarne i livelli di qualità, in particolare attraverso l'adozione dei costi standard e l'assegnazione dei servizi mediante gare ad evidenza pubblica;

9) si rafforzino gli interventi finalizzati a promuovere la mobilità sostenibile, in particolare nelle aree in cui si registrano elevati livelli di inquinamento atmosferico;

10) si attui una politica di rilancio del settore della nautica da diporto, con misure sia di carattere fiscale sia volte alla promozione dei porti turistici, alla valorizzazione delle economie costiere e alla semplificazione della burocrazia, anche attraverso l'utilizzo di strumenti telematici; in particolare, al fine di promuovere l'industria e il turismo nazionale, si attuino le misure previste dal decreto-legge n. 133 del 2014 relative ai « Marina resort » e al registro telematico della nautica da diporto;

nel settore delle telecomunicazioni:

si attuino misure volte a promuovere la digitalizzazione del Paese, in particolare con il superamento del *digital divide* attraverso la realizzazione di reti di comunicazione elettronica a banda larga e ultralarga anche nelle zone a fallimento di mercato, a tal fine adottando, sia per quanto riguarda l'entità delle risorse a ciò destinate, sia per quanto riguarda la semplificazione delle procedure, ulteriori misure rispetto a quelle già contenute nel testo iniziale del decreto-legge n. 133 del 2014.