

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente il piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Atto n. 188 ( <i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i> ) .....	137
ALLEGATO 1 ( <i>Proposta di parere del relatore</i> ) .....	146
ALLEGATO 2 ( <i>Proposta alternativa di parere presentata dal gruppo MoVimento 5 Stelle</i> ) ...	152
ALLEGATO 3 ( <i>Proposta alternativa di parere presentata dal gruppo SEL</i> ) .....	155
ALLEGATO 4 ( <i>Parere approvato</i> ) .....	159
Schema di contratto di programma 2015-2019 tra il Ministero dello sviluppo economico e la società Poste italiane Spa. Atto n. 195 ( <i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i> ) .....	142
ALLEGATO 5 ( <i>Proposta di parere della relatrice</i> ) .....	165
ALLEGATO 6 ( <i>Proposta alternativa di parere presentata dal gruppo MoVimento 5 Stelle</i> ) ...	168
ALLEGATO 7 ( <i>Proposta alternativa di parere presentata dal gruppo SEL</i> ) .....	170
ALLEGATO 8 ( <i>Parere approvato</i> ) .....	174
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	145

##### ATTI DEL GOVERNO

*Mercoledì 5 agosto 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.*

##### La seduta comincia alle 14.

**Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente il piano strategico nazionale della portualità e della logistica.**

**Atto n. 188.**

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 4 agosto 2015.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, 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*, presenta una proposta di parere favorevole con osservazioni, che illustra (*vedi allegato 1*). Avverte, inoltre, che il Gruppo Movimento 5 Stelle (*vedi allegato 2*) e il Gruppo SEL (*vedi allegato 3*) hanno presentato ciascuno una proposta alternativa di parere contrario.

Michele DELL'ORCO (M5S), quanto ai contenuti della proposta alternativa di parere contrario presentata dal proprio Gruppo, rinvia alle considerazioni già svolte nel corso del dibattito.

Franco BORDO (SEL) rinvia anch'egli alle considerazioni già svolte nel corso del dibattito, volte a motivare la proposta alternativa di parere contrario presentata dal proprio Gruppo.

Tino IANNUZZI (PD) rileva che la proposta di parere presentata dal relatore è correttamente guidata da una visione generale dell'intero comparto della portualità e della logistica, comprensiva anche di aspetti non trattati nel Piano, come i servizi tecnico-nautici e il lavoro portuale. Con specifico riguardo alla lettera *i*) delle osservazioni, rileva come il parere debba rispettare la norma, divenuta legge dello Stato, di cui all'articolo 8, comma 1, lettera *f*) della legge delega di riforma della pubblica amministrazione, in base alla quale al Governo è stata conferita la delega legislativa per riordinare e razionalizzare la materia delle Autorità portuali, con la individuazione di nuove Autorità di sistema portuale. Osserva che nel conferire la delega, con una scelta precisa e vincolante, il Parlamento ha posto come criterio direttivo generale unicamente il confronto fra Ministero, regioni ed enti locali per definire le nuove autorità di sistema, senza far riferimento, invece, ad altri criteri più specifici e circoscritti. Ricorda infatti che il legislatore ha ritenuto che la riforma della *governance* delle Autorità portuali debba essere il risultato di una valutazione molto più approfondita e complessiva, che ricomprenda una pluralità di fattori, quali la capacità di spesa in investimenti, il *trend* del traffico merci e passeggeri, l'andamento delle entrate correnti e del traffico navi. Pertanto non condivide e ritiene sbagliato il riferimento alle sole reti TEN-T ed al numero dei porti cosiddetti *core*, che a suo giudizio violerebbe la disposizione della richiamata legge Madia. Rileva, poi, come il documento predisposto dal Coordinamento

delle Regioni, trasmesso alla Commissione, prevede giustamente che ogni scelta vada rimessa unicamente all'attuazione della legge delega di riforma della pubblica amministrazione e non invece al Piano in esame e che vada, in ogni caso, evitata ogni logica, a suo giudizio dannosa e sbagliata, di mero accorpamento delle Autorità portuali esistenti, che porterebbe, ad esempio, alla soppressione della Autorità portuale di Salerno, che ha ben operato in tutti questi anni. Giudica pertanto necessario, sulla base delle considerazioni svolte, che venga modificata lettera *i*) della proposta di parere, proprio per evitare che si addivenga all'automatica individuazione delle nuove Autorità di sistema, solo sulla base delle reti TEN-T e del numero di porti *core*, dovendo, invece, essere realizzata una valutazione molto più ampia e comprensiva dei criteri sopra menzionati.

Ludovico VICO (PD) ritiene opportuno che venga modificata la lettera *i*) nonché il nono capoverso delle premesse che fa riferimento al medesimo tema, introducendo un riferimento non solo alla rete cosiddetta « *core* » ma anche alla rete comprensive, giudicando opportuno che la programmazione nazionale tenga conto del disegno complessivo delle reti di trasporto operato in sede europea.

Mario TULLO (PD) ringrazia il relatore per il parere assai articolato e che tiene conto di numerose e rilevanti questioni, tra le quali anche la definizione di un nuovo assetto delle Autorità portuali. Giudica assai pertinente il riferimento alla rete transeuropea dei trasporti TEN-T e alla politica dei trasporti che viene definita in sede europea da qui al 2050. Riguardo all'osservazione di cui alla lettera *i*) della proposta di parere, ritiene che sia opportuno sopprimere le parole « laddove si prevede un numero di Autorità di sistema non superiore al numero dei porti *core* » al fine di non vincolare la scelta delle Autorità di sistema sulla base di un criterio troppo stringente.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL) pur sottolineando l'assoluta rilevanza del Piano in

esame, di cui condivide tutti gli elementi propositivi e volti ad una logica di sistema, ritiene che sia opportuno procedere ad alcune modifiche volte a dare maggiore peso al Piano stesso riguardo allo sviluppo del sistema portuale e in generale dell'economia del Paese. Osserva infatti che il Piano si caratterizza per lo più come un insieme di buone intenzioni, non contenendo alcuna previsione applicativa e facendo continui rinvii a successivi provvedimenti, finalizzati ad affrontare e risolvere le numerose questioni che affliggono i porti. Osserva inoltre che, ad una prima lettura del Piano, emerge la sensazione che le Autorità portuali non funzionino come dovrebbero, mentre è noto che non è la gestione delle Autorità portuali ad evidenziare i propri limiti, bensì un insieme di elementi che non attengono alla funzionalità dei porti e di attività collaterali a quella del porto, quali ad esempio la carenza di accessibilità, la scarsità del trasporto ferroviario di merci, le modalità di funzionamento delle dogane, l'assenza di efficaci collegamenti con gli interporti di riferimento, e, in generale, le disfunzioni dei procedimenti amministrativi di controllo dei traffici nei porti. Rileva inoltre che il contesto di riferimento in cui si muove il Piano sembra già aver acquisito una modifica, non ancora attuata, delle competenze legislative nella materia dei porti, e ricorda al riguardo che sui porti è ancora vigente una competenza concorrente tra Stato e regioni. Sottolinea inoltre che nel Piano non è affrontato in alcun modo il tema della autonomia finanziaria delle Autorità portuali, che ritiene essere un elemento fondante, anche in conseguenza delle modifiche normative recentemente intervenute, che hanno fissato un tetto assai limitato di risorse attribuite direttamente alle Autorità portuali. In ordine alla razionalizzazione e alla riduzione del numero delle Autorità portuali, pur dichiarandosi d'accordo sul principio generale di valorizzare un'ottica di sistema, riguardo allo specifico caso di Savona e Genova si dichiara in disaccordo su un loro eventuale accorpamento, avendo i due porti una storia e una tradizione che

impedirebbe loro di lavorare sinergicamente in modo produttivo. Riguardo alla proposta di parere presentata dal relatore, che ringrazia, chiede che alla lettera *i*) venga soppresso l'inciso « anche al fine di superare situazioni di sovrapposizione e di concorrenza tra porti della medesima area » ritenendo la concorrenza un elemento fondamentale di stimolo per sistemi portuali privati, come nel caso di Genova e Savona. Ritiene quindi che non sia corretto impedire la libera concorrenza e osserva che il Presidente dell'Autorità di sistema potrà avere solo un ruolo programmatico e di coordinamento, ma non potrà entrare nella gestione dei singoli porti, per di più se privati. Riguardo alla lettera *j*), nella quale viene correttamente previsto il coinvolgimento di regioni ed enti locali in ordine alle modalità con cui saranno definite le misure legislative di riorganizzazione delle Autorità portuali, ritiene che tale coinvolgimento debba avere luogo anche riguardo alla scelta del presidente delle nuove Autorità di sistema. Osserva inoltre che il comitato di gestione delle Autorità di sistema avrà al massimo tre membri, il Presidente scelto dal Ministro e gli altri due scelti rispettivamente dalla Regione di riferimento e dal Sindaco della città metropolitana, qualora costituita, ed esprime perplessità sulla possibilità che, nel caso in cui non sia costituita la città metropolitana, l'organo direttivo risulti composto di soli due membri, potenzialmente in contrapposizione l'uno con l'altro.

Settimo NIZZI (FI-PdL) rileva che all'interno del Piano viene modificata la natura del servizio di rimorchio che da servizio di sicurezza viene classificato invece come servizio commerciale. Sottolinea che all'interno del porto i rimorchiatori vengono chiamati solo se si verificano problemi connessi alla sicurezza delle manovre e chiede pertanto al relatore che venga fatto un riferimento all'interno della proposta di parere che riporti il servizio di rimorchio nell'alveo dei servizi di sicurezza. Ritiene inoltre ingiustificata la decisione di attribuire alle Autorità portuali

l'individuazione del costo del servizio di rimorchio, che ricorda essere a carico della nave che ne fa richiesta, ritenendo opportuno invece che, come previsto ai sensi della normativa vigente, la determinazione delle tariffe venga operata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Alberto PAGANI (PD) esprime apprezzamento per l'articolazione e la qualità delle osservazioni contenute nel parere del relatore, che affronta tutti i temi di rilievo nel settore portuale e che reca indicazioni puntuali anche riguardo a questioni sulle quali il Piano non interviene in modo dettagliato, quali ad esempio i servizi tecnico-nautici e il lavoro portuale. Concorda con il collega Nizzi sulla necessità che il servizio di rimorchio venga classificato nell'ambito dei servizi di sicurezza portuali e, al riguardo, fa presente che tale classificazione è quella attuale ai sensi della legge n. 84 del 1994, tuttora vigente.

Ivan CATALANO (SCpI) chiede al relatore di poter integrare la proposta di parere con un riferimento volto alla definizione di un unico *standard* di comunicazione dei dati relativi al trasporto delle merci, in attuazione degli obiettivi e delle azioni posti dal Piano relativamente alla ricerca, allo sviluppo e all'innovazione tecnologica.

Michele MOGNATO (PD) riguardo alla lettera *k*) delle osservazioni della proposta di parere, ritiene opportuno che venga inserito un riferimento alla fiscalità compensativa a vantaggio dei comuni interessati dal traffico crocieristico.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, con riferimento ai numerosi interventi svolti nel dibattito, ritiene necessario in via preliminare ribadire che il Piano in esame non interviene sulle scelte di razionalizzazione del sistema delle Autorità portuali. Ritiene pertanto opportuno che l'esame da parte della Commissione e la proposta di parere da lui presentata come relatore si attengano al valore e alla

prospettiva strategica del documento. Rivela quindi che, relativamente all'attuazione del Piano, assumono particolare rilievo la disposizione di delega inserita nella legge di riforma della pubblica amministrazione e, per quanto concerne gli escavi e i dragaggi, la normativa ambientale in fase di revisione. Proprio con riferimento alla norma di delega auspica che la materia portuale sia disciplinata da una legge di settore; osserva che ciò sarebbe conforme con l'approccio del Piano. Si dichiara consapevole che il riferimento alla rete TEN-T esclude territori e porti non attraversati dai corridoi europei. Osserva peraltro che tali corridoi sono oggetto di riconsiderazione e, al riguardo, ritiene che, alla ripresa dei lavori, la Commissione dovrebbe procedere all'audizione del Commissario europeo competente in materia di trasporti, anche per quanto riguarda le questioni relative alla continuità territoriale.

Riguardo al testo della proposta di parere, ritiene opportuno, con l'intento di accogliere le considerazioni formulate nel corso del dibattito, in particolare dai colleghi Tino Iannuzzi, Tullio e Biasotti, riformulare l'osservazione di cui alla lettera *i*) nei termini seguenti: « con riferimento alla riforma della *governance* delle Autorità portuali, si individui un appropriato equilibrio tra le esigenze di razionalizzazione e di coordinamento e l'esigenza di conservare il forte raccordo dei porti con il territorio. Per quanto concerne in modo specifico l'individuazione delle Autorità di sistema portuale, si concorda nel riconoscere l'importanza che assume anche la definizione delle reti di trasporto transeuropee TEN-T rispetto alla programmazione nazionale ».

Per le altre considerazioni svolte in merito al coinvolgimento delle regioni e degli enti locali, ritiene che tale aspetto sia adeguatamente sviluppato nell'osservazione di cui alla lettera *j*). Sottolinea quindi che anche il tema dell'autonomia finanziaria è indicato nella successiva osservazione di cui alla lettera *k*).

Ritiene opportuno accogliere l'indicazione avanzata dal collega Nizzi in merito alla rilevanza della funzione di tutela della sicurezza che caratterizza l'attività dei rimorchiatori; riformula pertanto la proposta di parere in modo da inserire in premessa, laddove si fa riferimento al servizio di rimorchio, tale indicazione.

Sempre in premessa reputa che possa essere aggiunto anche un riferimento alla definizione di un unico *standard* di comunicazione dei dati relativi al trasporto delle merci, suggerita dal deputato Catalano.

Per quanto concerne il rilievo del deputato Mognato in merito alla fiscalità compensativa per i comuni interessati dall'attività crocieristica, osserva che, pur comprendendosi agevolmente le motivazioni di tale proposta, occorre tener conto dell'impatto finanziario che essa può determinare.

Propone infine di inserire un'ultima osservazione, con la quale si evidenzia l'esigenza che il Governo e, in particolare, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti assicurino un costante confronto con le competenti Commissioni parlamentari sul percorso di attuazione del Piano in oggetto.

In conclusione dà lettura della nuova formulazione della propria proposta di parere, come risultante dal complesso delle modifiche illustrate (*vedi allegato 4*).

Roberta OLIARO (SCpI), pur ritenendo gli obiettivi del Piano del tutto condivisibili, osserva che le azioni in esso contenute sono illustrate in modo assai generico ed esprime quindi alcune riserve sulla efficacia attuativa delle misure in esso recate. Ritiene fondamentale che venga dato adeguato rilievo agli *stakeholders*, che a suo giudizio devono essere coinvolti nelle scelte effettuate dai porti, essendone i principali investitori. Apprezza le integrazioni proposte dal Presidente alla proposta di parere, e in particolare l'osservazione finale della nuova formulazione di parere, ritenendo opportuno un coordinamento degli interventi effettuati dalle varie articolazioni

del Governo, affinché possa essere rispettata la logica di sistema che informa il Piano, e giudica con particolare favore il confronto costante con le competenti Commissioni parlamentari. Ritiene infine necessario che vengano valorizzate le competenze della Direzione generale del trasporto marittimo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, cui deve essere assegnato un ruolo determinante di controllo, facendo presente che la soppressione del Ministero della marina mercantile ha in passato indebolito fortemente il sistema marittimo e portuale.

Vincenzo GAROFALO (AP) ritiene apprezzabile l'emanazione di un Piano strategico della portualità e della logistica e, in particolare, sottolinea con favore la logica di sistema alla quale esso si informa. Nel ringraziare il relatore per il rilevante lavoro di analisi svolto sul provvedimento in esame e sui numerosi interventi puntuali introdotti, esprime un particolare apprezzamento per l'osservazione finale introdotta nella nuova formulazione della proposta di parere, evidenziando che il Piano delinea uno scenario suscettibile di una rapida evoluzione, che deve essere colta a livello normativo attraverso il confronto serrato tra il Governo e il Parlamento.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), intervenendo in sede di dichiarazioni di voto, preannuncia l'astensione del proprio Gruppo, considerando comunque positivo un intervento di sistema nel settore della portualità.

Franco BORDO (SEL), intervenendo in sede di dichiarazioni di voto, ribadisce le considerazioni già svolte nel corso del dibattito e preannuncia il voto contrario del proprio Gruppo sulla proposta di parere del relatore, che ritiene viziata anche dal fatto di prendere a riferimento un quadro costituzionale non ancora definito rispetto all'attribuzione delle competenze tra Stato e Regioni nel settore portuale.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO, nel ringraziare il relatore e i componenti della Commissione per i numerosi spunti di riflessione emersi dal dibattito, concorda con la proposta di parere del relatore, come riformulata, (vedi allegato 4) esprimendo in particolare la propria condivisione riguardo alle modifiche introdotte alla lettera i). Riguardo alla governance delle Autorità portuali, ritiene che debba essere fatta un'approfondita e attenta valutazione del caso in cui i comuni interessati non siano città metropolitane, che avrebbe come conseguenza la definizione di soli due componenti in luogo di tre. Nel ricordare anch'egli che il Piano ha visto la luce in un momento in cui è in corso presso il Parlamento una riflessione sull'attribuzione delle competenze dei settori dell'energia, degli aeroporti e dei porti, ritiene opportuno che si guardi al quadro d'insieme e agli obiettivi di fondo del Piano, la cui attuazione permetterà al sistema Paese di recuperare circa cinquanta miliardi, piuttosto che concentrarsi su singole questioni che rischiano di far perdere di vista la visione strategica dello strumento di programmazione emanato dal Governo.

Esprime quindi parere contrario sulle proposte alternative di parere presentate, rispettivamente, dal Gruppo Movimento 5 Stelle (vedi allegato 2) e dal Gruppo SEL (vedi allegato 3).

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, pone in votazione la propria proposta di parere, come riformulata (vedi allegato 4), avvertendo che, in caso di approvazione, devono intendersi precluse le proposte alternative di parere del Gruppo Movimento 5 Stelle e del Gruppo SEL.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni del relatore, come riformulata (vedi allegato 4).

**La seduta termina alle 15.10.**

**Schema di contratto di programma 2015-2019 tra il Ministero dello sviluppo economico e la società Poste italiane Spa.**

**Atto n. 195.**

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di contratto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 4 agosto 2015.

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.

Anna Maria CARLONI (PD), *relatrice*, illustra la propria proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni (vedi allegato 5).

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, avverte che il Gruppo Movimento 5 Stelle (vedi allegato 6) e il Gruppo SEL (vedi allegato 7) hanno presentato ciascuno una proposta alternativa di parere contrario.

Nicola BIANCHI (M5S), in relazione ai contenuti della proposta alternativa di parere contrario presentata dal proprio Gruppo, rinvia alle considerazioni già svolte nel corso del dibattito.

Franco BORDO (SEL), nell'illustrare la proposta alternativa di parere contrario presentata dal proprio Gruppo, sottolinea che lo schema di contratto di programma con la società Poste italiane va nella direzione contraria rispetto alle preoccupazioni evidenziate in sede parlamentare relativamente all'impatto sociale e occupazionale e alla salvaguardia dei diritti dell'utenza, che le misure contenute nel contratto medesimo potranno avere. In particolare, la modifica della frequenza settimanale di recapito della posta, in conseguenza della quale un quarto della

popolazione riceverà la corrispondenza a giorni alterni, è a suo giudizio in contrasto con le indicazioni recate dalla disciplina dell'Unione europea in ordine alla garanzia del servizio universale, che prevedono la consegna della corrispondenza con una frequenza pari a cinque giorni alla settimana. Riguardo al futuro piano industriale della società Poste italiane, con il quale questa provvederà alla razionalizzazione e alla conseguente chiusura, anche parziale, di numerosi uffici postali, richiama i disagi già registratisi nel corso di quest'anno e sottolineati dalle associazioni dei consumatori e dalle amministrazioni comunali. Giudica assai debole il livello di coinvolgimento degli enti locali riguardo alle misure di razionalizzazione, essendo prevista una mera comunicazione degli interventi che si intendono attuare, e richiama le numerose richieste avanzate all'amministratore delegato della società nel corso delle audizioni parlamentari e al Governo, durante lo svolgimento dei numerosissimi atti di sindacato ispettivo, in ordine alla corretta gestione del percorso di coinvolgimento degli enti locali. Evidenzia inoltre l'assenza di misure che incentivino i servizi innovativi, quali, ad esempio, il postino telematico, rispetto ai quali il contratto di programma non reca alcun impegno stringente a carico della società concessionaria del servizio universale. Infine sottolinea, al pari di quanto fatto da altri colleghi nel corso del dibattito, l'ineadeguatezza del sistema sanzionatorio e ritiene che la debolezza delle sanzioni, unitamente all'allungamento del periodo di vigenza del contratto, metta Poste italiane in una condizione di ingiustificato privilegio.

Ivan CATALANO (SCpI) richiama l'attenzione della Commissione sulle disposizioni recate dall'articolo 3, comma 2, del contratto di programma, che prevedono la possibilità, per Poste italiane, di avvalersi di altre società per lo svolgimento di attività strumentali rispetto ai servizi oggetto di affidamento. Osserva che questo genere di appalti, da parte di una società che, seppur formalmente privata, è co-

munque affidataria di un servizio pubblico, pone specifici problemi di tutela degli interessi pubblici, di legalità e buona amministrazione, nella scelta del contraente. Ritiene opportuno quindi che la proposta di parere sia integrata con uno specifico riferimento all'opportunità che, per lo svolgimento di tali attività strumentali, Poste si debba rivolgere alle sole imprese iscritte negli elenchi compilati dalle Prefetture, ai sensi delle disposizioni anticorruzione. Giudica inoltre opportuna la predisposizione da parte di Poste italiane, anche in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione, di apposite linee guida volte a individuare i requisiti di cui devono essere in possesso le società affidatarie. Infine, ritiene necessario introdurre un obbligo, per la società Poste italiane, di motivare le ragioni della esternalizzazione delle attività legate al servizio pubblico, anche alla luce delle risorse umane e strumentali disponibili, fornendo al Governo una adeguata informazione.

Il sottosegretario Antonello GIACOMELLI giudica convincenti le considerazioni contenute nel parere della relatrice e le sollecitazioni nei confronti del Governo che ne derivano. Evidenzia, peraltro, che il legislatore ha attribuito all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni i compiti di determinare i parametri del servizio universale, anche con riferimento alla presenza degli uffici postali sul territorio, e di verificarne il rispetto da parte di Poste italiane. La richiesta di un confronto con gli enti locali sulle misure di razionalizzazione che Poste intende assumere non è prevista per legge, è stata da lui proposta proprio al fine di valutare l'impatto che tali misure possono produrre e, su propria iniziativa, è stata inserita nello schema di contratto di programma. Ritiene che si tratti del massimo risultato possibile, nel quadro normativo vigente.

Condivide, altresì, la sollecitazione a fornire alle Commissioni competenti un'adeguata informazione e, al riguardo, segnala che nel parere approvato nella giornata odierna dalla Commissione Lavori pubblici del Senato, è stato richiesto

che la relazione inviata da Poste italiane all'Autorità e al Ministero sugli affidamenti effettuati e sulle attività svolte abbia cadenza semestrale, anziché annuale.

Rileva che la scelta delle società affidatarie per lo svolgimento di attività strumentali spetta esclusivamente a Poste. Giudica che possa essere sicuramente inserito un riferimento all'esigenza di tutelare la legalità e la trasparenza degli affidamenti, per quanto si tratti di criteri e vincoli già previsti dalla normativa vigente.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), nell'esprimere il proprio apprezzamento per il parere predisposto dalla collega Carloni, rileva che l'effettivo confronto con i rappresentanti degli enti locali, richiesto nella condizione di cui al n. 1), debba riferirsi anche alle chiusure degli uffici decisi da Poste prima che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni adottasse la delibera con cui ha prescritto parametri più stringenti di presenza degli uffici postali, con particolare riferimento alle zone disagiate.

Vincenzo GAROFALO (AP) esprime sincero apprezzamento per il lavoro svolto dalla collega Carloni, che ha saputo riprendere ed illustrare adeguatamente nella propria proposta di parere tutte le questioni avanzate nel dibattito. Sottolinea che non si può ritenere che vi sia un'ingerenza politica se si persegue l'interesse comune. Al contrario è successo che in altre situazioni sono stati interessi di parte a influire su decisioni che erano di competenza del Parlamento e del Governo o che, in ogni caso, avrebbero dovuto essere prese nella prospettiva dell'interesse generale, come è accaduto per la vicenda delle agenzie di recapito. Ribadisce, pertanto, la propria soddisfazione per la proposta di parere che la Commissione si accinge ad approvare e dichiara il voto convintamente favorevole del proprio Gruppo.

Tino IANNUZZI (PD) osserva che la Commissione, pur dovendo esaminare in pochi giorni un atto complesso come lo schema di contratto di programma, è riu-

scita a formulare un parere significativo per le questioni evidenziate e per le linee di intervento proposte. Ritiene che tale parere, oltre ad attestare il ruolo che la Commissione può esercitare sulla materia, possa essere di notevole utilità anche per il Governo, quando si troverà a dover esercitare la propria influenza su Poste italiane, rispetto a decisioni che non appaiono condivisibili. Al tempo stesso rimarca che il servizio postale universale è nei fatti molto indebolito e rischia di essere smantellato. Per questo invita la Commissione ad attuare anche una forte iniziativa nei confronti dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, riguardo ad un incisivo esercizio dei propri poteri a tutela di livelli adeguati di prestazione del servizio.

Settimo NIZZI (FI-PdL) chiede alla relatrice un chiarimento riguardo alla condizione di cui al n. 4), in quanto non ritiene opportuno prevedere un ulteriore margine di tolleranza relativamente alla fornitura delle prestazioni di servizio universale a giorni alterni.

Franco BORDO (SEL) osserva che la vicenda del servizio postale universale e i contenuti dello schema di contratto di programma in esame mostrano come il Parlamento e il Governo abbiano rinunciato a esercitare il proprio ruolo di controllo, permettendo a Poste italiane di assumere, sulla base di un atteggiamento rivolto esclusivamente al contenimento degli oneri, scelte che penalizzano gravemente i territori e le comunità, che sono privati di servizi essenziali.

Anna Maria CARLONI (PD), *relatrice*, con riferimento all'ampio dibattito svolto, sottolinea in via preliminare che il parere della Commissione, pur non essendo giuridicamente vincolante, ha una indiscutibile valenza politica. Proprio per questa ragione ritiene meritevole di essere sottolineata la condizione n. 5), che prevede un'adeguata informazione anche per le Commissioni parlamentari. Per la stesa ragione esprime il proprio apprezzamento

per il fatto che il rappresentante del Governo condivida la richiesta, inserita nel parere della Commissione Lavori pubblici del Senato, di prevedere una cadenza semestrale, anziché annuale, per la relazione che Poste è tenuta a predisporre sulla propria attività. Anche a livello parlamentare ritiene che la Commissione debba seguire con particolare attenzione le scelte che saranno effettuate in merito all'organizzazione e al funzionamento del servizio universale. Per quanto riguarda la proposta dell'onorevole Catalano di inserire un riferimento a criteri di legalità degli affidamenti e trasparenza delle procedure, in ordine alle società di cui Poste di avvale per le attività strumentali, pur trattandosi di materia disciplinata dalla normativa vigente, ritiene che tale riferimento possa essere inserito e riformula quindi in tal senso la propria proposta di parere (*vedi allegato 8*). Chiarisce quindi al collega Nizzi che la condizione di cui al n. 4) è finalizzato proprio a sopprimere la possibilità che sia autorizzato un ulteriore margine di tolleranza in ordine alla fornitura del servizio universale a giorni alterni.

Il sottosegretario Antonello GIACOMELLI dichiara di essere consapevole che gli interventi relativi alla chiusura degli uffici postali, come anche i numerosi atti di sindacato ispettivo sulla materia, derivano dal fatto che i parlamentari sono sensibilizzati dalle preoccupazioni e dalle proteste delle comunità interessate. Ribadisce tuttavia che sulla base del quadro definito dal legislatore, la definizione dei parametri del servizio universale e la verifica che tali parametri siano rispettati spetta all'Autorità per le garanzie delle comunicazioni. Rispetto ai parametri dettati dall'Autorità, Poste si colloca nettamente al di sopra, per cui è facile prevedere che saranno attuate ulteriori misure di razionalizzazione della rete degli uffici postali. D'altra parte in questo quadro normativo è possibile soltanto un'iniziativa politica e le misure previste nello schema di contratto di programma potranno produrre effetti soltanto nella misura in cui

gli enti territoriali sapranno, nel negoziato con Poste, convincere la società a recedere dalle scelte che intende porre in essere. Ribadisce tuttavia che, sulla base della disciplina del settore attualmente vigente, non è possibile prevedere strumenti diversi e più efficaci; a meno che il Parlamento, come legislatore, non proceda a modificare il quadro normativo. Come propria personale opinione, ritiene che l'attribuzione all'Autorità delle competenze prima spettanti al Governo relativamente alla definizione dei parametri del servizio universale e alla verifica del loro rispetto non sia stata opportuna, non per le modalità con cui l'Autorità esercita le competenze ad essa attribuite, ma per il fatto che la politica non può allontanare da sé responsabilità nei confronti dei cittadini e delle comunità. Tali responsabilità, infatti, finiscono per ricadere sulla politica stessa, che tuttavia si trova a quel punto sprovvista degli strumenti per intervenire.

In conclusione esprime l'assenso del Governo sulla proposta di parere della relatrice, come riformulata (*vedi allegato 8*). Esprime invece contrarietà sulle proposte alternative di parere presentate, rispettivamente, dal Gruppo Movimento 5 Stelle e dal Gruppo SEL (*vedi allegati 6 e 7*).

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, pone in votazione la proposta di parere del relatore, come riformulata, (*vedi allegato 8*), avvertendo che, in caso di approvazione, devono intendersi precluse le proposte alternativa di parere del Gruppo Movimento 5 Stelle e del Gruppo SEL.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni della relatrice, come riformulata (*vedi allegato 8*).

**La seduta termina alle 15.50.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.50 alle 16.

## ALLEGATO 1

**Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente il piano strategico nazionale della portualità e della logistica.  
Atto n. 188.**

**PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente il piano strategico nazionale della portualità e della logistica (Atto n. 188);

premesso che:

l'articolo 29 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, prevede che, al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, da effettuare ai sensi della legge n. 84 del 1994, è adottato, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, un piano strategico nazionale della portualità, che è trasmesso alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari;

il Piano trasmesso evidenzia il rilievo che per l'economia nazionale assumono il settore portuale, il trasporto marittimo, la logistica e la cantieristica; settori che potrebbero beneficiare delle prospettive di crescita derivanti dall'incremento dei traffici marittimi relativi in particolare alla sponda meridionale e orientale del Mediterraneo;

si sottolinea l'esigenza di porre i porti italiani nelle condizioni di fronteggiare adeguatamente le tendenze in atto

nel settore del trasporto marittimo che si caratterizza per una concentrazione del mercato in un numero limitato di grandi attori multinazionali e per l'orientamento alla crescita dimensionale delle navi («gigantismo navale»); occorre altresì superare gravi limiti e carenze che il sistema portuale italiano evidenzia e che si traducono in una perdita di quote di mercato, anche relative ai traffici con l'Italia, a vantaggio di altri sistemi portuali, in particolare quelli del Nord Europa;

i risultati dell'analisi dello stato di fatto e delle tendenze in atto, articolata anche con riferimento ai singoli comparti del trasporto marittimo, sono sintetizzati in uno schema che indica i punti di forza, i punti di debolezza, le opportunità e le minacce per il sistema portuale italiano;

tra i punti di debolezza del sistema portuale italiano il Piano segnala, in particolare, una carenza di infrastrutture, che interessa sia elementi della struttura dei porti (scarsa profondità dei fondali, dimensioni complessive delle aree portuali limitate, assenza di grandi spazi utilizzati per attività logistiche), sia le condizioni della loro accessibilità, e in particolare la disponibilità e la qualità dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio; emerge altresì una scarsa integrazione delle realtà portuali, nella più ampia prospettiva del sistema logistico, con gli interporti e i *terminal* intermodali, nonché con le principali reti di trasporto;

la competitività dei porti italiani è pesantemente penalizzata dal gran numero e dalla complessità dei procedimenti

amministrativi, con particolare riferimento a quelli relativi alla programmazione e alla realizzazione degli investimenti e a quelli concernenti le attività dei porti, in primo luogo le operazioni di importazione e di esportazione; ulteriore elemento di difficoltà è rappresentato dallo scarso coordinamento tra i molteplici soggetti che hanno competenza ad intervenire in tali procedimenti;

sulla base degli elementi che risultano dall'ampia analisi, il piano individua, a livello programmatico, dieci obiettivi principali e altrettante linee d'azione, per ciascuna delle quali sono indicate specifiche attività che si intendono attuare attraverso gli strumenti necessari, anche di carattere normativo e amministrativo;

le azioni che si intendono porre in essere riguardano la semplificazione delle procedure, la maggiore efficienza dei servizi, il miglioramento dell'accessibilità dei porti, l'integrazione delle catene logistiche, il potenziamento infrastrutturale, anche in relazione ai collegamenti terrestri, l'incentivazione della ricerca e dell'innovazione tecnologica, anche attraverso la collaborazione con le università e i centri di ricerca, l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale, il finanziamento della gestione e degli investimenti, con riferimento anche all'autonomia finanziaria, il coordinamento e la programmazione centrale, l'adeguamento della *governance* della portualità italiana;

alla riforma della *governance* del sistema è dedicata per intero la quinta parte del Piano, nella quale si sottolinea l'esigenza di superare la dimensione mono-scalo degli organi di governo dei porti, a favore di strutture di governo unitarie per sistemi portuali multi-scalo, che consentirebbero di ottimizzare le infrastrutture, gli spazi e le connessioni lato-mare e lato-terra esistenti; a tal fine si prospetta la creazione, in luogo delle attuali Autorità portuali, di Autorità di sistema portuale in numero non superiore a quello dei porti inseriti nella rete centrale (*core network*) delle reti transeuropee di trasporto TEN-T;

la struttura di governo dell'Autorità di sistema portuale sarà costituita da un presidente, nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti i presidenti di Regione interessati, e da un comitato di gestione, composto oltre che dal presidente, dai membri nominati, uno ciascuno, dai presidenti delle regioni interessate e, ove presenti, dalle città metropolitane; presidente e comitato di gestione dell'Autorità saranno affiancati da un Tavolo di partenariato della risorsa mare, al quale parteciperanno tutti i soggetti portatori di interessi, secondo un indirizzo affermato a livello di Unione europea;

in ciascuno dei porti che attualmente sono sede di un'Autorità portuale e che saranno aggregati sotto l'Autorità di sistema portuale, si prevede la costituzione di una direzione portuale, con a capo un direttore nominato dal presidente dell'Autorità di sistema e con un mandato di durata pari a quello del presidente stesso;

valutate le considerazioni svolte dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nella seduta del 29 luglio 2015;

considerati altresì i contributi trasmessi alla Commissione da soggetti istituzionali e associazioni rappresentative di operatori del settore;

ritenuto che:

il Piano è un atto programmatico, le cui linee di indirizzo dovranno essere attuate mediante successivi interventi legislativi e amministrativi, in coerenza con le politiche dei trasporti adottate a livello europeo e nazionale; il Piano considera infatti i porti nell'ambito della rete logistica, connettendoli con i sistemi di trasporto ferroviario, stradale e con le filiere produttive;

il Piano individua correttamente nel sistema portuale e logistico, come cardine del Sistema mare, un fattore fondamentale per la ripresa economica del Paese e idoneo ad offrire un contributo determinante a realizzare una politica di coesione e a favorire la sostenibilità ambientale, nonché a promuovere una poli-

tica attiva euro-mediterranea; in proposito occorre registrare favorevolmente il mutato indirizzo dell'attuale Governo, che riassume al Ministero, attraverso la ricostituzione di una Direzione generale della portualità e della logistica, un ruolo di coordinamento delle attività portuali, con particolare riferimento agli interventi infrastrutturali, anche al fine di evitare sprechi, duplicazioni e situazioni di sovracapacità che già si ravvisano nel sistema portuale italiano;

L'obiettivo di integrare in modo adeguato i porti con la logistica risponde ad una evidente necessità del nostro Paese che sconta costi aggiuntivi, stimati tra i 40 e i 60 miliardi euro annui, dovuti all'inefficienza logistica; in quest'ottica è opportuno tener conto delle potenzialità di sviluppo connesse alla prossima entrata in funzione dei grandi tunnel ferroviari alpini (Galleria di base del San Gottardo e Galleria di base del Ceneri);

contestualmente con la centralità dei porti nella catena logistica occorre considerare la peculiarità delle attività svolte nel loro ambito, che ne ha finora giustificato una specifica regolamentazione;

si tratta di una normativa che riguarda in particolare la disciplina del lavoro e i regimi autorizzativi per operare in porto, che trova il suo fondamento nella specificità dell'ambiente portuale e che, in coerenza con gli indirizzi della politica perseguita a livello europeo, rivolge particolare attenzione alle esigenze di sicurezza e di formazione professionale dei lavoratori; qualora tale specificità non fosse più riconosciuta e salvaguardata, si rischierebbe di pregiudicare le condizioni di lavoro nei porti e, conseguentemente, la loro operatività. Su tali temi si segnala che proprio lo studio effettuato dalla Commissione europea quantifica nel 2 per cento e nel 6 per cento dei costi complessivamente sostenuti dalle navi in porto quelli relativi alle operazioni e ai servizi portuali. Non appare, inoltre, superfluo ricordare che nel porto di Rotterdam, spesso citato come

modello di riferimento per i nostri porti, il servizio di ormeggio è da centoventi anni prestato da un'unica società. Studi effettuati da autorevoli centri di ricerca mostrano altresì che dai dati della produttività nelle operazioni portuali risulta che quella degli operatori portuali italiani è, anche comparativamente con altri porti dell'Unione europea, assai elevata;

con specifico riferimento ai servizi tecnico-nautici, occorre rilevare che anche a livello europeo si considera tra i modelli organizzativi dei servizi tecnico-nautici anche quello dell'operatore interno, corrispondente allo schema previsto nel nostro ordinamento; al tempo stesso, una valutazione dei servizi portuali, anche sotto il profilo dei costi, non può trascurare il livello di efficacia e il grado di soddisfazione degli utenti;

per quanto concerne il servizio di pilotaggio, dovrebbe essere considerata l'esigenza di introdurre un limite di responsabilità del pilota, oggi unico soggetto all'interno del sistema portuale che risponde con il proprio patrimonio per i comuni interessi commerciali, come peraltro previsto nella proposta di legge all'esame della Camera;

per quanto riguarda il servizio di rimorchio, le criticità esistenti derivano dalla diminuzione del numero delle prestazioni effettivamente svolte nei porti e per tale problema un possibile rimedio potrebbe essere rappresentato dall'introduzione della « tariffa di prontezza operativa », proposta inserita nel testo di riforma della legge n. 84 del 1994 all'esame del Senato;

la questione delle concessioni delle aree demaniali marittime, tema ampiamente trattato nel Piano riguardante i terminalisti e gli operatori del settore energetico, può essere adeguatamente affrontata pervenendo all'emanazione del decreto interministeriale previsto dall'articolo 18 della legge n. 84 del 1994;

coerenti con i recenti indirizzi dell'Unione Europea appaiono gli obiettivi

che legano il Piano alla promozione di modalità di trasporto sensibili alla tutela dell'ambiente. Giova rilevare al riguardo l'esigenza di introdurre, a livello sovranazionale, limitazioni al fenomeno in atto del gigantismo navale, che va estendendosi dal comparto dei *container* a quello delle crociere; in assenza di un approfondito confronto sul tema a livello sovranazionale, non sarà possibile evitare interventi molto costosi e invasivi, finalizzati a creare le condizioni infrastrutturali utili ad accogliere tale naviglio;

relativamente all'analisi dei singoli comparti del trasporto marittimo, occorre segnalare, oltre alla evidenziata rilevanza del trasporto *container*, anche l'importanza del trasporto Ro-Ro e del trasporto Ro-Pax, che rappresentano un significativo interscambio e che vedono i porti italiani in posizioni di eccellenza nel panorama europeo; sempre con riferimento al trasporto di passeggeri, il Piano mette opportunamente in evidenza le dimensioni e le prospettive di crescita del trasporto crocieristico;

il Piano assume pienamente le politiche trasportistiche dell'Unione europea e, in particolare, la revisione della rete transeuropea dei trasporti, adottata nel 2013, che ha individuato una rete globale e una rete centrale e ha ridefinito i corridoi plurimodali transeuropei; un allargamento dell'orizzonte temporale di piano oltre il 2020, sino all'orizzonte europeo del 2030 e, almeno per i macroscenari di riferimento, al 2050 permetterebbe di allinearsi ai piani di sviluppo dell'Unione Europea, che prevedono la realizzazione della rete (archi e nodi) centrale TEN-T al 2030 e di quella globale al 2050;

proprio in considerazione del forte legame tra i porti e il territorio occorre assicurare il coinvolgimento delle regioni e degli enti locali sia nella definizione della riorganizzazione e razionalizzazione delle Autorità portuali, sia nella nomina dei vertici delle nuove Autorità; sempre in materia di *governance*, si evidenzia altresì

l'esigenza di mantenere il limite dei due mandati;

un elemento fondamentale della riforma del sistema delle Autorità portuali è rappresentato dal rafforzamento dell'autonomia finanziaria, secondo le linee indicate nel Piano, prevedendo comunque, in relazione alla determinazione delle entrate di spettanza delle Autorità, criteri e parametri omogenei a livello nazionale e mantenendo l'obbligo del bilancio in utile;

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

*con le seguenti osservazioni:*

a) provveda il Governo ad adottare tempestivamente tutte le iniziative normative e organizzative che, con riferimento agli obiettivi strategici e alle linee di azione individuati nel Piano in oggetto, promuovano e favoriscano il rilancio della competitività del sistema portuale italiano e lo pongano in condizione di fronteggiare adeguatamente gli sviluppi che sono in atto nel settore dei traffici marittimi, in modo da costituire un fattore decisivo per la ripresa dell'economia del Paese; a tal fine sia assicurato il coordinamento degli interventi relativi al settore portuale con la programmazione infrastrutturale nei trasporti e nella logistica e con efficaci misure di integrazione con le filiere industriali e produttive;

b) sia effettuata una accurata e puntuale selezione degli investimenti da realizzare, considerando prioritario il potenziamento dell'intermodalità e la disponibilità di adeguati collegamenti ferroviari, con la eliminazione dei limiti esistenti in termini di lunghezza dei binari e delle sagome dei convogli, da adeguare ai requisiti europei, e con la soluzione delle strozzature del cosiddetto «ultimo miglio»; in proposito si considerino le indicazioni del Piano relative alla parte infrastrutturale come una ricognizione di alcune delle opere programmate dalle Autorità portuali, riservando ad una

successiva fase la definizione, da parte dei competenti organi del Governo, delle priorità infrastrutturali;

c) in relazione al tema dell'intermodalità, si considerino altresì con particolare attenzione i traffici di corridoio e le potenzialità di acquisizione, da parte della portualità italiana, di nuove quote di mercato dell'Europa centrale e centro-orientale, indirizzando a tal fine l'azione strategica del Governo verso lo sviluppo delle potenzialità del trasporto ferroviario cargo, fino ad oggi penalizzato, anche a seguito delle scelte del principale operatore nazionale non orientate a valorizzare questo segmento di attività;

d) si consideri la semplificazione delle procedure come un elemento essenziale per migliorare la competitività dei porti italiani, sia per quanto concerne le procedure relative alle operazioni che si effettuano nei porti, sia per quanto concerne le procedure relative all'attuazione degli interventi infrastrutturali; a tal fine si adottino tutte le misure per pervenire alla completa realizzazione dello sportello unico dei controlli, per assicurare un forte coordinamento tra le amministrazioni competenti e per sfruttare pienamente le potenzialità derivanti dall'integrazione informatica;

e) nella definizione delle misure di attuazione del Piano, sia assicurata adeguata considerazione ai caratteri di peculiarità, anche in termini di flessibilità ed efficienza, del lavoro portuale, e sia garantita la sicurezza e la formazione professionale dei lavoratori;

f) si pervenga tempestivamente alla emanazione del decreto interministeriale sulle concessioni delle aree demaniali marittimo-portuali, in attuazione dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, e alla definizione della normativa in materia di dragaggi;

g) in considerazione della rilevanza che il Piano riconosce al comparto della cantieristica navale italiana, si adottino tutti gli interventi che possano favorirne

l'uscita dalla crisi e il rilancio, tenendo conto del complesso delle attività proprie di tale comparto, che includono, oltre alla costruzione di imbarcazioni, anche le riparazioni e le demolizioni;

h) si consideri, in fase di attuazione del Piano, il tema della portualità meridionale in termini di progetto strategico, puntualmente definito e articolato, nella prospettiva dello sviluppo di distretti industriali di nuova generazione, in rapporto funzionale con le aree portuali, predisponendo a tal fine appositi piani di infrastrutturazione delle regioni meridionali rivolti a potenziare la mobilità, l'intermodalità, anche attraverso la rete AC/AV, il collegamento tra porti, aeroporti e *hub* energetici, in modo da sviluppare i corridoi della grande viabilità continentale;

i) con riferimento alla riforma della governance delle Autorità portuali, si individui un appropriato equilibrio tra le esigenze di razionalizzazione e di coordinamento, anche al fine di superare situazioni di sovrapposizione e di concorrenza tra porti della medesima area, e l'esigenza di conservare il forte raccordo dei porti con il territorio. Per quanto concerne in modo specifico l'individuazione delle Autorità di sistema portuale, si concorda nel riconoscere l'importanza fondamentale che assume la definizione delle reti di trasporto transeuropee TEN-T e, in particolare, della rete centrale (*core network*) rispetto alla programmazione nazionale, laddove si prevede un numero di Autorità di sistema non superiore al numero dei porti *core*;

j) fermo restando l'indirizzo di rafforzare il coordinamento nazionale, è necessario, in fase di attuazione del Piano, un confronto ampio e costruttivo con le regioni e gli enti locali anche in ragione della competenza legislativa concorrente in materia di porti; in particolare, riguardo alle modalità con cui saranno definite le misure legislative di riorganizzazione delle Autorità portuali e di revisione della legge n. 84 del 1994, sia assicurato il coinvolgimento, da un lato, delle

regioni e degli enti locali, come espressamente stabilisce il criterio di delega introdotto nel disegno di legge di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, definitivamente approvato, dall'altro, delle Commissioni parlamentari competenti in materia di trasporti;

*k)* siano individuate le misure più opportune per rafforzare l'autonomia finanziaria delle Autorità mantenendo, al tempo stesso, l'obbligo, vigente per le Autorità portuali, del bilancio in utile;

*l)* siano individuate misure utili a garantire la tutela e la salvaguardia dei

lavoratori dipendenti delle Autorità portuali che verrebbero accorpate, razionalizzate o soppresse in attuazione del Piano;

*m)* si ritiene opportuno il mantenimento del limite dei due mandati per il presidente e per il direttore dell'Autorità portuale, comprensivi dei mandati già svolti, rispettivamente, come Presidente o come Segretario generale;

*n)* siano assunte, a livello di Unione europea e presso le competenti sedi internazionali, iniziative idonee a governare al meglio, dal punto di vista dell'impatto logistico complessivo, il fenomeno del « gigantismo navale ».

## ALLEGATO 2

**Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente il piano strategico nazionale della portualità e della logistica.  
Atto n. 188.**

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE PRESENTATA  
DAL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica;

premesso che:

lo schema di decreto trasmesso alle Camere nasce da una oggettiva esigenza di razionalizzazione e valorizzare il sistema portuale italiano attualmente caratterizzato da un forte deficit per quanto attiene la competitività, la qualità e l'efficienza, soprattutto se confrontato con le altre realtà europee e se tenuto conto della strategica disposizione geografica del Paese;

i dieci obiettivi e le relative azioni individuate dal piano risultano condivisibili, a partire dalla necessità di incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica, di adeguare la *governance* dei porti, di implementare la sostenibilità ambientale dei porti, nonché di rivedere l'infrastrutturazione di questi ultimi;

seppur apprezzabili sorgono, però, notevoli dubbi relativamente alle soluzioni e alle proposte individuate e contenute nel piano perché caratterizzate spesso da poca determinatezza e molto margine di discrezionalità;

sebbene l'articolo 29 del decreto-legge n. 133 del 2014 dispone una razionalizzazione, un riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, nel

piano sottoposto all'attenzione delle competenti commissioni non emerge con chiarezza quali siano le logiche che dovrebbero guidare in questa politica di razionalizzazione e accorpamento e risulta del tutto assente un elenco preciso delle autorità portuali riconosciute come centrali nel nuovo piano. In questa confusione si desume la volontà di riconoscere un ruolo primario alle strutture inserite nella rete centrale delle reti di trasporto TEN-T, ma nessuna menzione viene fatta relativamente al destino dei porti esistenti e non riconosciuti dal Regolamento UE n. 1315/2013. Sarebbe dunque auspicabile determinare alcuni criteri obiettivi al fine di procedere ad un reale accorpamento delle attuali autorità portuali che garantiscano il prevalere delle logiche di efficientamento e razionalizzazione, piuttosto che quelle politiche;

relativamente all'obiettivo numero 10, ovvero all'attualizzazione della *governance* del Sistema Mare attraverso una definizione della proposta di un nuovo modello di *governance*, seppur condividendo la necessità e il fine, occorre evidenziare come il mero superamento della dimensione mono-scalo, e la creazione di Autorità di sistema portuale, rischi di ampliare ulteriormente il margine d'azione e la discrezionalità dei poteri riconosciuti ai presidenti di tali autorità. Occorre dunque procedere al più presto alla definizione di nuove modalità di nomina che garantiscano non solo il conferimento dell'incarico a persone che ab-

biano una comprovata esperienza nel settore, escludendo l'appartenenza politica dai criteri di nomina, ma prevedano anche l'introduzione di clausole di incompatibilità, esclusione e decadenza come l'aver riportato condanne penali definitive per delitti non colposi in materia tributaria, fallimentare, contro la Pubblica Amministrazione e la fede pubblica, nonché per delitti non colposi puniti anche con pena congiunta se la pena detentiva non è inferiore nel massimo a tre anni di reclusione;

le procedure di nomina dei presidenti delle nuove Autorità di Sistema non risultano condivisibili perché prevedono un eccessivo accentramento dei poteri in capo al Ministero, limitando l'importante coinvolgimento degli enti locali interessati e dunque sacrificando le procedure di concertazione più volte difese dalla giurisprudenza;

sempre relativamente all'obiettivo numero 10, soprattutto in considerazione della logica di aggregazione dei singoli porti attraverso la creazione di Sistemi portuali più ampi, occorre intervenire affinché venga rivisto e dunque limitato il sistema dei commissariamenti più volte utilizzato dall'attuale e dai precedenti esecutivi per aggirare le procedure di nomina dei Presidenti delle Autorità portuali e conferire suddetti incarichi secondo logiche politiche e non meritocratiche, così come testimoniato anche dal Consiglio di Stato;

la trasformazione delle attuali 24 autorità portuali in Direzioni Portuali, ai quali vengono riconosciuti poteri istruttori ai fini dell'adozione delle deliberazioni di competenza dell'Autorità di sistema portuale di riferimento e compiti amministrativi propri con riferimento a materie di rilievo secondario e puramente locale, rischia di non rispettare quanto disposto dall'articolo 29 del decreto-legge n. 133, ovvero di essere in contrasto con la logica di accorpamento e razionalizzazione delle Autorità portuali esistenti;

notevoli dubbi desta la decisione di semplificare l'iter di approvazione dei

Piani Regolatori Portuali attraverso un accentramento dei poteri in capo alle Autorità di sistema ed una riduzione degli enti coinvolti anche in considerazione del rafforzamento conferito a suddetti Piani e alla valenza strategica nazionale delle infrastrutture portuali e ai notevoli interventi infrastrutturali preannunciati nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica di cui in parola;

sempre relativamente all'infrastrutturazione dei porti e agli interventi volti a migliorare l'accessibilità degli stessi, occorre riflettere sull'opportunità di regolamentare il volume massimo dei container in modo da limitare il fenomeno del gigantismo navale che richiede ingenti investimenti a carico delle collettività per creare spazi, fondali, banchine e mezzi meccanici adeguati, con pesanti ricadute dal punto di vista ambientale per via dei dragaggi e dell'uso intensivo del suolo circostante;

seppur menzionata l'importanza e l'esistenza dei collegamenti di ultimo miglio all'interno dei porti, il piano in oggetto risulta carente non incentivando sufficientemente il trasporto su ferro a scapito di quello su gomma e non garantendo, dunque, un miglioramento della sostenibilità dei trasporti in termini di riduzione dei consumi energetici e di abbattimento delle emissioni di gas serra. Sarebbe auspicabile individuare e delineare una strategia volta a favorire un riequilibrio modale capace di trasferire quote di merci dal trasporto su gomma a quello su ferro;

relativamente al tema della sicurezza, il piano in oggetto risulta carente non contenendo misure che garantiscano un miglioramento della sicurezza dei lavoratori operanti presso le aree portuali. Sarebbe stato auspicabile favorire dei corsi di formazioni professionali e introdurre delle misure di contrasto alle forme di sfruttamento e di caporalato che caratterizzano il lavoro nelle aree di cui in parola e che determinano un aumento dell'incidentalità sul luogo del lavoro;

dalla lettura del Piano risulta evidente come si sia inteso escludere l'Area

dello Stretto di Messina da qualsiasi punto di vista. Nonostante l'area possieda caratteristiche assolutamente peculiari, anche in considerazione della sua importanza strategica, dovuta anche al continuo flusso dei traffici merci, nello schema di decreto concernente il « Piano strategico nazionale della portualità e della logistica », non è possibile rilevare alcuna menzione del sistema portuale dello Stretto di Messina. Ciò che più preoccupa, tuttavia, è l'assenza, tra le località designate ad ospitare le nuove Autorità di sistema portuale (Adsp) così come previste dal Piano, di una qualsiasi area urbana tra quelle presenti nello Stretto. Risulterebbe, infatti, del tutto illogico pensare di assegnare a centri che nulla hanno a che fare con le attività proprie dell'area messinese, funzioni di gestione diretta di una portualità che da

troppi anni richiede, piuttosto, la creazione di un'unica Autorità dello Stretto di Messina che gestisca i traffici marittimi tra le sue sponde, ed assicuri la necessaria continuità territoriale;

secondo quanto riportato da Assoporti, dal piano in oggetto potrebbe scaturire l'accorpamento dei porti di Ravenna ed Ancona. Se quanto prospettato corrispondesse a vero, non sarebbero del tutto chiare le motivazioni, tenuto conto che Ravenna appartiene, con Venezia e Trieste (secondo Assoporti riconfermati entrambi!) al corridoio plurimodale 1 Baltico-Adriatico, mentre Ancona appartiene al corridoio 5,

esprime

**PARERE CONTRARIO.**

## ALLEGATO 3

**Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente il piano strategico nazionale della portualità e della logistica.  
Atto n. 188.**

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE PRESENTATA  
DAL GRUPPO SEL**

La Commissione IX (Trasporti e Comunicazioni),

in sede di esame dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri concernente il « Il Piano strategico nazionale della portualità e la logistica »,

premessi che:

L'adozione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica è prevista dall'articolo 29, comma 1 della legge n. 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del decreto-legge n. 133 dell'11 settembre 2014 « Sblocca Italia », ove si dispone in materia di « Pianificazione strategica della portualità e della logistica » che « al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, da effettuare ai sensi della legge n. 84 del 1994, è adottato, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, il piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Lo schema del decreto recante il piano di cui al presente comma è trasmesso alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari. Il parere

è espresso entro trenta giorni dalla data di assegnazione, decorsi i quali il decreto può essere comunque emanato »;

rilevato con disappunto che il termine fissato dalla legge per la trasmissione dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (febbraio 2015) alle competenti Commissioni parlamentari non è stato rispettato dal Governo che ha trasmesso lo schema di decreto al Parlamento solo in data 6 luglio 2015, il cui esame è peraltro iniziato presso la Commissione IX della Camera dei Deputati solo in data 23 luglio 2015, con scadenza, ai fini dell'espressione del parere, entro il termine del 6 agosto 2015;

l'esame del Piano strategico della portualità e della logistica da parte della Commissione si colloca in un momento assai delicato, nel quale il Parlamento sta esaminando il disegno di legge di riforma costituzionale che intende attribuire allo Stato la competenza esclusiva in materia di porti e aeroporti di interesse nazionale e internazionale, nonché il disegno di legge recante deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, nell'ambito del quale è stato introdotto, durante l'esame del provvedimento presso la Camera dei Deputati, un principio di delega ove si prevede la « razionalizzazione riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali, con particolare riferimento al numero, all'individuazione di Autorità di sistema nonché alla governante, tenendo conto del ruolo

delle Regioni e degli enti locali, e alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali e amministrative in materia di porti », in violazione degli articoli 76 e 117 della Costituzione, posto che l'articolo 76 della Costituzione prevede espressamente come « L'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi, e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti », e qualora si ponga a mente che la portualità, in base all'articolo 117 della Costituzione vigente, è materia soggetta alla potestà legislativa concorrente Stato-Regioni;

preso atto con rammarico che l'inserimento del citato principio di delega è avvenuto senza che si fosse ancora affrontato in Parlamento alcun dibattito sul « Piano Strategico nazionale della portualità e della logistica », quasi a voler dimostrare che il Governo intenda portare ad ogni costo sotto il suo controllo tutte le problematiche inerenti la portualità italiana, escludendo qualsiasi partecipazione e coinvolgimento da parte del Parlamento, dei territori, dei lavoratori e degli operatori marittimi;

che il provvedimento in esame avrebbe meritato di un più serio e meditato approfondimento è pure evidenziato dalla Scheda di Lettura predisposta dal Servizio Studi della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica ove si evidenzia che il piano sembra presupporre l'approvazione definitiva del disegno di legge di riforma costituzionale S. 1429-B di riforma della parte II della Costituzione, che, tra le altre cose, attribuisce alla competenza esclusiva dello Stato la materia « porti e aeroporti civili di interesse nazionale e internazionale », materia che il testo attuale dell'articolo 117 della Costituzione assegna invece alla competenza legislativa concorrente; la configurazione della materia come di competenza concorrente rende infatti necessaria, alla luce della giurisprudenza della Corte costituzionale,

la previsione dell'intesa con la regione, e non del semplice parere, per la nomina del presidente dell'autorità;

detta criticità viene pure evidenziata dalla memoria inviata dalla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome 15/81/CR6bis/C4-RP all'attenzione della Commissione IX<sup>o</sup> (Trasporti) ove si sottolinea, alla luce della lettura del Piano, la riduzione delle competenze regionali e del ruolo degli enti locali. « Attualmente, infatti, » scrive la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome « la competenza concorrente di Regioni e Governo ai sensi dell'articolo 117 presupporrebbe: 1) il coinvolgimento delle Regioni nella fase di redazione del Piano, precedente all'approvazione dello stesso in sede di Consiglio dei Ministri, e, comunque, la previsione almeno di un parere in sede di Conferenza Stato-Regioni/PA; 2) la previsione dell'Intesa con la Regione, e non del semplice parere, per la nomina del Presidente dell'Autorità, secondo giurisprudenza della Corte Costituzionale. »;

il piano, peraltro non fa alcun riferimento all'espressione del parere delle competenti commissioni parlamentari sulle proposte di nomina a presidente dell'autorità portuale, nonostante l'obbligo di acquisire il parere parlamentare sulla proposta di nomina non discende dalla legge n. 84 del 1994 bensì dalla legge n. 16 del 1978 che prevede in via generale l'espressione del parere parlamentare sulle nomine governative in enti pubblici;

considerato che la riforma del settore portuale contenute nello schema di DPCM in esame sono ricondotte al perseguimento di dieci specifici obiettivi e preceduto da un'ampia analisi della condizione attuale del sistema portuale su cui si riscontrano evidenti criticità soprattutto in relazione alla questione lavoro, considerato che all'interno del documento non appare affatto chiaro in che termini si intende intervenire sui dipendenti delle attuali autorità portuali che confluiranno nelle costituende Autorità di sistema portuale, fino magari al tentativo di destrut-

turare il contratto di lavoro di riferimento, ferma restando la preoccupazione per gli effetti che una successiva liberalizzazione del settore portuale, più volte intentata da vari esponenti dell'attuale Esecutivo come si evince dalla lettura delle bozze di vari provvedimenti allo studio del Governo, potrebbe determinare;

è ormai un dato consolidato che le competenze delle imprese e dei lavoratori coinvolti nel processo portuale e le interazioni tra di loro contribuiscono alla competitività dei porti. Così come il fatto che le attività portuali determinano anche una vasta gamma di effetti indiretti sull'occupazione, attraverso il collegamento degli scali portuali con altri settori economici e l'interazione spaziale con grandi poli logistici ed economici esterni alle aree portuali;

il porto oggi si inserisce in un network dove la concorrenza tende sempre più ad allargarsi e che non può fondarsi su fattori sempre meno riconducibili alla qualità e all'efficienza del momento produttivo portuale in senso stretto;

la « globalità » che caratterizza le imprese che operano in ambito portuale e marittimo, infatti, diventa « locale » nel momento stesso in cui il ciclo del trasporto si innesta nella fase terrestre la cui struttura industriale e di impresa presenta caratteristiche profondamente diverse, riunendo al suo interno una pluralità di imprese di piccola e media dimensione che, come tali, agiscono secondo logiche oggi poco orientate ad una organizzazione integrata del ciclo logistico;

si dovrebbe, invece, confermare che la competitività si debba basare sulla qualità complessiva delle attività che passa anche per una stabilità del lavoro e delle competenze espresse nel ciclo produttivo. Competenze che richiedono formazione permanente, continuità lavorativa, attenzione alla sicurezza sul lavoro e investimenti in ricerca e innovazione;

tali dinamiche, affiancate ad un mancato « governo » della globalizzazione

che ha indotto un intenso decentramento delle attività industriali ed una conseguente riduzione dei costi di produzione, determinano forti pressioni sul settore della logistica e del trasporto in termini di aumento della produttività e di contenimento dei costi;

tali pressioni si riverberano drammaticamente sul mercato del lavoro lungo la filiera che, se nei confini portuali riesce con fatica e attraverso una opportuna « regolazione » a salvaguardare anche gli aspetti della qualità, dell'integrazione e della sicurezza, fuori da essi è sempre più sottoposto a spinte centrifughe e di frammentazione che mal si coniugano con l'offerta di un servizio efficiente e efficace. Ciò si traduce in preoccupanti tendenze in atto che vedono tentativi di trasferimento nelle aree portuali di sistemi operativi e contrattuali che, più comuni nelle piattaforme logistiche della grande distribuzione o nei centri intermodali, si caratterizzano per una elevata precarietà, atipicità e bassa tutela dei diritti dei lavoratori coinvolti;

in questo scenario, quindi, si sottolinea ancor più la necessità di inquadrare la competitività dei porti in una logica di sistema che superi la dimensione e i confini locali per muoversi in modo più flessibile e tempestivo su un'area più vasta e maggiormente in grado di competere sul mercato europeo. È, infatti, fin troppo evidente come le performance rese nella fase portuale siano strettamente connesse a quelle della filiera della gestione delle merci e a come il tema sia quello del « governo » della stessa per garantire alle imprese che ne fanno parte la massimizzazione dei risultati operativi, economici ed anche sociali;

« Uscire » dal perimetro portuale non significa soltanto perseguire una organizzazione integrata del ciclo logistico ma avviare una riflessione sulle categorie di definizione e sistemazione di quello che tradizionalmente è considerato il lavoro portuale. Ciò a maggior ragione in un contesto nel quale, come più volte ricor-

dato, il fenomeno della concentrazione dei traffici nelle mani di un numero sempre più ristretto di operatori e la concorrenza che a livello europeo e mediterraneo, si inasprisce proprio dal punto di vista delle pressioni sul costo del lavoro e sulla produttività;

tra gli obiettivi del Piano, in esame, non è, inoltre, ricompreso il potenziamento del settore cantieristico, fondamentale per alcuni porti nazionali e pur proponendo una logica di sistema, non arriva neanche a specificare l'effettivo numero delle Autorità portuali che si intendono individuare, richiamando soltanto i porti cosiddetti *core* e lasciando aperti i dubbi sulla classificazione di altri porti come quello di Civitavecchia che, pur non compresi nella rete *core*, risul-

tano di fondamentale rilievo per i traffici marittimi;

il Piano in questione interviene, inoltre, in materia di dragaggi senza dare indicazioni chiare e precise al riguardo, con il rischio di creare l'inevitabile sovrapposizione delle competenze tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'ambiente, non affronta la questione dei siti di interesse nazionale, vale a dire dei siti contaminati, e in particolare non indica gli strumenti attraverso i quali si deve procedere sotto il profilo dei possibili impatti ambientali;

alla luce di quanto precede  
esprime

**PARERE CONTRARIO.**

## ALLEGATO 4

**Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente il piano strategico nazionale della portualità e della logistica.  
Atto n. 188.**

**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente il piano strategico nazionale della portualità e della logistica (Atto n. 188);

premessi che:

l'articolo 29 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, prevede che, al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, da effettuare ai sensi della legge n. 84 del 1994, è adottato, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, un piano strategico nazionale della portualità, che è trasmesso alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari;

il Piano trasmesso evidenzia il rilievo che per l'economia nazionale assumono il settore portuale, il trasporto marittimo, la logistica e la cantieristica; settori che potrebbero beneficiare delle prospettive di crescita derivanti dall'incremento dei traffici marittimi relativi in particolare alla sponda meridionale e orientale del Mediterraneo;

si sottolinea l'esigenza di porre i porti italiani nelle condizioni di fronteg-

giare adeguatamente le tendenze in atto nel settore del trasporto marittimo che si caratterizza per una concentrazione del mercato in un numero limitato di grandi attori multinazionali e per l'orientamento alla crescita dimensionale delle navi («gigantismo navale»); occorre altresì superare gravi limiti e carenze che il sistema portuale italiano evidenzia e che si traducono in una perdita di quote di mercato, anche relative ai traffici con l'Italia, a vantaggio di altri sistemi portuali, in particolare quelli del Nord Europa;

i risultati dell'analisi dello stato di fatto e delle tendenze in atto, articolata anche con riferimento ai singoli comparti del trasporto marittimo, sono sintetizzati in uno schema che indica i punti di forza, i punti di debolezza, le opportunità e le minacce per il sistema portuale italiano;

tra i punti di debolezza del sistema portuale italiano il Piano segnala, in particolare, una carenza di infrastrutture, che interessa sia elementi della struttura dei porti (scarsa profondità dei fondali, dimensioni complessive delle aree portuali limitate, assenza di grandi spazi utilizzati per attività logistiche), sia le condizioni della loro accessibilità, e in particolare la disponibilità e la qualità dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio; emerge altresì una scarsa integrazione delle realtà portuali, nella più ampia prospettiva del sistema logistico, con gli interporti e i *terminal* intermodali, nonché con le principali reti di trasporto;

la competitività dei porti italiani è pesantemente penalizzata dal gran nu-

mero e dalla complessità dei procedimenti amministrativi, con particolare riferimento a quelli relativi alla programmazione e alla realizzazione degli investimenti e a quelli concernenti le attività dei porti, in primo luogo le operazioni di importazione e di esportazione; ulteriore elemento di difficoltà è rappresentato dallo scarso coordinamento tra i molteplici soggetti che hanno competenza ad intervenire in tali procedimenti;

sulla base degli elementi che risultano dall'ampia analisi, il piano individua, a livello programmatico, dieci obiettivi principali e altrettante linee d'azione, per ciascuna delle quali sono indicate specifiche attività che si intendono attuare attraverso gli strumenti necessari, anche di carattere normativo e amministrativo;

le azioni che si intendono porre in essere riguardano la semplificazione delle procedure, la maggiore efficienza dei servizi, il miglioramento dell'accessibilità dei porti, l'integrazione delle catene logistiche, il potenziamento infrastrutturale, anche in relazione ai collegamenti terrestri, l'incentivazione della ricerca e dell'innovazione tecnologica, anche attraverso la collaborazione con le università e i centri di ricerca, l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale, il finanziamento della gestione e degli investimenti, con riferimento anche all'autonomia finanziaria, il coordinamento e la programmazione centrale, l'adeguamento della *governance* della portualità italiana;

alla riforma della *governance* del sistema è dedicata per intero la quinta parte del Piano, nella quale si sottolinea l'esigenza di superare la dimensione mono-scalo degli organi di governo dei porti, a favore di strutture di governo unitarie per sistemi portuali multi-scalo, che consentirebbero di ottimizzare le infrastrutture, gli spazi e le connessioni lato-mare e lato-terra esistenti; a tal fine si prospetta la creazione, in luogo delle attuali Autorità portuali, di Autorità di sistema portuale in numero non superiore a quello dei porti inseriti nella rete centrale (*core network*)

delle reti transeuropee di trasporto TEN-T;

la struttura di governo dell'Autorità di sistema portuale sarà costituita da un presidente, nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti i presidenti di Regione interessati, e da un comitato di gestione, composto oltre che dal presidente, dai membri nominati, uno ciascuno, dai presidenti delle regioni interessate e, ove presenti, dalle città metropolitane; presidente e comitato di gestione dell'Autorità saranno affiancati da un Tavolo di partenariato della risorsa mare, al quale parteciperanno tutti i soggetti portatori di interessi, secondo un indirizzo affermatosi a livello di Unione europea;

in ciascuno dei porti che attualmente sono sede di un'Autorità portuale e che saranno aggregati sotto l'Autorità di sistema portuale, si prevede la costituzione di una direzione portuale, con a capo un direttore nominato dal presidente dell'Autorità di sistema e con un mandato di durata pari a quello del presidente stesso;

valutate le considerazioni svolte dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nella seduta del 29 luglio 2015;

considerati altresì i contributi trasmessi alla Commissione da soggetti istituzionali e associazioni rappresentative di operatori del settore;

ritenuto che:

il Piano è un atto programmatico, le cui linee di indirizzo dovranno essere attuate mediante successivi interventi legislativi e amministrativi, in coerenza con le politiche dei trasporti adottate a livello europeo e nazionale; il Piano considera infatti i porti nell'ambito della rete logistica, connettendoli con i sistemi di trasporto ferroviario, stradale e con le filiere produttive;

il Piano individua correttamente nel sistema portuale e logistico, come cardine del Sistema mare, un fattore fondamentale per la ripresa economica del Paese e idoneo ad offrire un contributo

determinante a realizzare una politica di coesione e a favorire la sostenibilità ambientale, nonché a promuovere una politica attiva euro-mediterranea; in proposito occorre registrare favorevolmente il mutato indirizzo dell'attuale Governo, che riassegna al Ministero, attraverso la ricostituzione di una Direzione generale della portualità e della logistica, un ruolo di coordinamento delle attività portuali, con particolare riferimento agli interventi infrastrutturali, anche al fine di evitare sprechi, duplicazioni e situazioni di sovracapacità che già si ravvisano nel sistema portuale italiano;

L'obiettivo di integrare in modo adeguato i porti con la logistica risponde ad una evidente necessità del nostro Paese che sconta costi aggiuntivi, stimati tra i 40 e i 60 miliardi euro annui, dovuti all'inefficienza logistica; in quest'ottica è opportuno tener conto delle potenzialità di sviluppo connesse alla prossima entrata in funzione dei grandi tunnel ferroviari alpini (Galleria di base del San Gottardo e Galleria di base del Ceneri);

contestualmente con la centralità dei porti nella catena logistica occorre considerare la peculiarità delle attività svolte nel loro ambito, che ne ha finora giustificato una specifica regolamentazione;

si tratta di una normativa che riguarda in particolare la disciplina del lavoro e i regimi autorizzativi per operare in porto, che trova il suo fondamento nella specificità dell'ambiente portuale e che, in coerenza con gli indirizzi della politica perseguita a livello europeo, rivolge particolare attenzione alle esigenze di sicurezza e di formazione professionale dei lavoratori; qualora tale specificità non fosse più riconosciuta e salvaguardata, si rischierebbe di pregiudicare le condizioni di lavoro nei porti e, conseguentemente, la loro operatività. Su tali temi si segnala che proprio lo studio effettuato dalla Commissione europea quantifica nel 2 per cento e nel 6 per cento dei costi complessivamente sostenuti dalle navi in porto quelli relativi

alle operazioni e ai servizi portuali. Non appare, inoltre, superfluo ricordare che nel porto di Rotterdam, spesso citato come modello di riferimento per i nostri porti, il servizio di ormeggio è da centoventi anni prestato da un'unica società. Studi effettuati da autorevoli centri di ricerca mostrano altresì che dai dati della produttività nelle operazioni portuali risulta che quella degli operatori portuali italiani è, anche comparativamente con altri porti dell'Unione europea, assai elevata;

con specifico riferimento ai servizi tecnico-nautici, occorre rilevare che anche a livello europeo si considera tra i modelli organizzativi dei servizi tecnico-nautici anche quello dell'operatore interno, corrispondente allo schema previsto nel nostro ordinamento; al tempo stesso, una valutazione dei servizi portuali, anche sotto il profilo dei costi, non può trascurare il livello di efficacia e il grado di soddisfazione degli utenti;

per quanto concerne il servizio di pilotaggio, dovrebbe essere considerata l'esigenza di introdurre un limite di responsabilità del pilota, oggi unico soggetto all'interno del sistema portuale che risponde con il proprio patrimonio per i comuni interessi commerciali, come peraltro previsto nella proposta di legge all'esame della Camera;

per quanto riguarda il servizio di rimorchio, si sottolinea la funzione essenziale di tutela della sicurezza implicata in tale servizio; si rileva altresì che le criticità esistenti derivano dalla diminuzione del numero delle prestazioni effettivamente svolte nei porti e per tale problema un possibile rimedio potrebbe essere rappresentato dall'introduzione della « tariffa di prontezza operativa », proposta inserita nel testo di riforma della legge n. 84 del 1994 all'esame del Senato;

la questione delle concessioni delle aree demaniali marittime, tema ampiamente trattato nel Piano riguardante i terminalisti e gli operatori del settore energetico, può essere adeguatamente af-

frontata pervenendo all'emanazione del decreto interministeriale previsto dall'articolo 18 della legge n. 84 del 1994;

con riferimento agli obiettivi e alle azioni relative alla ricerca, allo sviluppo e all'innovazione tecnologica, si evidenzia l'esigenza, al fine di migliorare significativamente l'integrazione, l'interazione e l'interoperabilità dei sistemi informativi istituzionali, di pervenire alla definizione di un unico *standard* di comunicazione dei dati relativi al trasporto delle merci;

coerenti con i recenti indirizzi dell'Unione europea appaiono gli obiettivi che legano il Piano alla promozione di modalità di trasporto sensibili alla tutela dell'ambiente. Giova rilevare al riguardo l'esigenza di introdurre, a livello sovranazionale, limitazioni al fenomeno in atto del gigantismo navale, che va estendendosi dal comparto dei *container* a quello delle crociere; in assenza di un approfondito confronto sul tema a livello sovranazionale, non sarà possibile evitare interventi molto costosi e invasivi, finalizzati a creare le condizioni infrastrutturali utili ad accogliere tale naviglio;

relativamente all'analisi dei singoli comparti del trasporto marittimo, occorre segnalare, oltre alla evidenziata rilevanza del trasporto *container*, anche l'importanza del trasporto Ro-Ro e del trasporto Ro-Pax, che rappresentano un significativo interscambio e che vedono i porti italiani in posizioni di eccellenza nel panorama europeo; sempre con riferimento al trasporto di passeggeri, il Piano mette opportunamente in evidenza le dimensioni e le prospettive di crescita del trasporto crocieristico;

il Piano assume pienamente le politiche trasportistiche dell'Unione europea e, in particolare, la revisione della rete transeuropea dei trasporti, adottata nel 2013, che ha individuato una rete globale e una rete centrale e ha ridefinito i corridoi plurimodali transeuropei; un allargamento dell'orizzonte temporale di piano oltre il 2020, sino all'orizzonte europeo del 2030 e, almeno per i macro-

scenari di riferimento, al 2050 permetterebbe di allinearsi ai piani di sviluppo dell'Unione europea, che prevedono la realizzazione della rete (archi e nodi) centrale TEN-T al 2030 e di quella globale al 2050;

proprio in considerazione del forte legame tra i porti e il territorio occorre assicurare il coinvolgimento delle regioni e degli enti locali sia nella definizione della riorganizzazione e razionalizzazione delle Autorità portuali, sia nella nomina dei vertici delle nuove Autorità; sempre in materia di *governance*, si evidenzia altresì l'esigenza di mantenere il limite dei due mandati;

un elemento fondamentale della riforma del sistema delle Autorità portuali è rappresentato dal rafforzamento dell'autonomia finanziaria, secondo le linee indicate nel Piano, prevedendo comunque, in relazione alla determinazione delle entrate di spettanza delle Autorità, criteri e parametri omogenei a livello nazionale e mantenendo l'obbligo del bilancio in utile;

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) provveda il Governo ad adottare tempestivamente tutte le iniziative normative e organizzative che, con riferimento agli obiettivi strategici e alle linee di azione individuati nel Piano in oggetto, promuovano e favoriscano il rilancio della competitività del sistema portuale italiano e lo pongano in condizione di fronteggiare adeguatamente gli sviluppi che sono in atto nel settore dei traffici marittimi, in modo da costituire un fattore decisivo per la ripresa dell'economia del Paese; a tal fine sia assicurato il coordinamento degli interventi relativi al settore portuale con la programmazione infrastrutturale nei trasporti e nella logistica e con efficaci misure di integrazione con le filiere industriali e produttive;

b) sia effettuata una accurata e puntuale selezione degli investimenti da rea-

lizzare, considerando prioritario il potenziamento dell'intermodalità e la disponibilità di adeguati collegamenti ferroviari, con la eliminazione dei limiti esistenti in termini di lunghezza dei binari e delle sagome dei convogli, da adeguare ai requisiti europei, e con la soluzione delle strozzature del cosiddetto «ultimo miglio»; in proposito si considerino le indicazioni del Piano relative alla parte infrastrutturale come una ricognizione di alcune delle opere programmate dalle Autorità portuali, riservando ad una successiva fase la definizione, da parte dei competenti organi del Governo, delle priorità infrastrutturali;

c) in relazione al tema dell'intermodalità, si considerino altresì con particolare attenzione i traffici di corridoio e le potenzialità di acquisizione, da parte della portualità italiana, di nuove quote di mercato dell'Europa centrale e centro-orientale, indirizzando a tal fine l'azione strategica del Governo verso lo sviluppo delle potenzialità del trasporto ferroviario cargo, fino ad oggi penalizzato, anche a seguito delle scelte del principale operatore nazionale non orientate a valorizzare questo segmento di attività;

d) si consideri la semplificazione delle procedure come un elemento essenziale per migliorare la competitività dei porti italiani, sia per quanto concerne le procedure relative alle operazioni che si effettuano nei porti, sia per quanto concerne le procedure relative all'attuazione degli interventi infrastrutturali; a tal fine si adottino tutte le misure per pervenire alla completa realizzazione dello sportello unico dei controlli, per assicurare un forte coordinamento tra le amministrazioni competenti e per sfruttare pienamente le potenzialità derivanti dall'integrazione informatica;

e) nella definizione delle misure di attuazione del Piano, sia assicurata adeguata considerazione ai caratteri di peculiarità, anche in termini di flessibilità ed efficienza, del lavoro portuale, e sia garantita la sicurezza e la formazione professionale dei lavoratori;

f) si pervenga tempestivamente alla emanazione del decreto interministeriale sulle concessioni delle aree demaniali marittimo-portuali, in attuazione dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, e alla definizione della normativa in materia di dragaggi;

g) in considerazione della rilevanza che il Piano riconosce al comparto della cantieristica navale italiana, si adottino tutti gli interventi che possano favorirne l'uscita dalla crisi e il rilancio, tenendo conto del complesso delle attività proprie di tale comparto, che includono, oltre alla costruzione di imbarcazioni, anche le riparazioni e le demolizioni;

h) si consideri, in fase di attuazione del Piano, il tema della portualità meridionale in termini di progetto strategico, puntualmente definito e articolato, nella prospettiva dello sviluppo di distretti industriali di nuova generazione, in rapporto funzionale con le aree portuali, predisponendo a tal fine appositi piani di infrastrutturazione delle regioni meridionali rivolti a potenziare la mobilità, l'intermodalità, anche attraverso la rete AC/AV, il collegamento tra porti, aeroporti e *hub* energetici, in modo da sviluppare i corridoi della grande viabilità continentale;

i) con riferimento alla riforma della *governance* delle Autorità portuali, si individuino un appropriato equilibrio tra le esigenze di razionalizzazione e di coordinamento e l'esigenza di conservare il forte raccordo dei porti con il territorio. Per quanto concerne in modo specifico l'individuazione delle Autorità di sistema portuale, si concorda nel riconoscere l'importanza che assume anche la definizione delle reti di trasporto transeuropee TEN-T rispetto alla programmazione nazionale;

j) fermo restando l'indirizzo di rafforzare il coordinamento nazionale, è necessario, in fase di attuazione del Piano, un confronto ampio e costruttivo con le regioni e gli enti locali anche in ragione della competenza legislativa concorrente in materia di porti; in particolare, riguardo alle modalità con cui saranno

definite le misure legislative di riorganizzazione delle Autorità portuali e di revisione della legge n. 84 del 1994, sia assicurato il coinvolgimento, da un lato, delle regioni e degli enti locali, come espressamente stabilisce il criterio di delega introdotto nel disegno di legge di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, definitivamente approvato, dall'altro, delle Commissioni parlamentari competenti in materia di trasporti;

*k)* siano individuate le misure più opportune per rafforzare l'autonomia finanziaria delle Autorità mantenendo, al tempo stesso, l'obbligo, vigente per le Autorità portuali, del bilancio in utile;

*l)* siano individuate misure utili a garantire la tutela e la salvaguardia dei lavoratori dipendenti delle Autorità por-

tuali che verrebbero accorpate, razionalizzate o soppresse in attuazione del Piano;

*m)* si ritiene opportuno il mantenimento del limite dei due mandati per il presidente e per il direttore dell'Autorità portuale, comprensivi dei mandati già svolti, rispettivamente, come Presidente o come Segretario generale;

*n)* siano assunte, a livello di Unione europea e presso le competenti sedi internazionali, iniziative idonee a governare al meglio, dal punto di vista dell'impatto logistico complessivo, il fenomeno del « gigantismo navale »;

*o)* il Governo e, in particolare, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti assicurino un costante confronto con le competenti Commissioni parlamentari sul percorso di attuazione del Piano in oggetto.

## ALLEGATO 5

**Schema di contratto di programma 2015-2019 tra il Ministero dello sviluppo economico e la società Poste italiane Spa. Atto n. 195.****PROPOSTA DI PARERE DELLA RELATRICE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di contratto di programma 2015-2019 tra il Ministero dello sviluppo economico e la società Poste italiane Spa (Atto n. 195);

premessi che:

il contratto di programma rappresenta lo strumento attraverso il quale vengono disciplinate le modalità di erogazione del servizio postale universale e sulla base del quale sono stabiliti altresì gli obblighi della società affidataria, i servizi resi agli utenti, i trasferimenti statali, la disciplina concernente l'emissione delle carte valori e le disposizioni in materia di rapporti internazionali;

sulla base di quanto disposto dalla legge di stabilità per il 2015 (legge n. 190 del 2014), il contratto di programma con Poste italiane Spa, affidataria del servizio postale universale fino al 2026, ha durata quinquennale e si applica fino al 31 dicembre 2019;

lo schema di contratto di programma in esame interviene in un contesto di profonda trasformazione dei settori nei quali Poste italiane opera, che vedono, da un lato, un consistente e irreversibile declino dei volumi postali e, dall'altro, lo sviluppo dell'economia dei servizi digitali. In questo contesto Poste italiane Spa sta affrontando il processo che condurrà all'alienazione, attraverso un'offerta pubblica di vendita, di una quota rilevante della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel

capitale della società, per quanto lo Stato manterrà comunque, in esito a tale operazione una partecipazione maggioritaria non inferiore al sessanta per cento;

occorre pertanto, nella definizione dello schema di contratto di programma in esame, con particolare riferimento ai numerosi elementi di novità che si introducono rispetto al precedente contratto di programma, pervenire a un adeguato bilanciamento tra le esigenze a cui Poste italiane deve rispondere, in quanto impresa di mercato, e la missione sociale che deve essere in grado di continuare a svolgere, in modo da assicurare la propria presenza e adeguati livelli di servizio su tutto il territorio, comprese le zone disagiate e a scarsa densità abitativa;

esprime

**PARERE FAVOREVOLE**

*con le seguenti condizioni:*

1) con riferimento alle clausole relative alla razionalizzazione degli uffici postali di cui all'articolo 2, commi 5 e 8, occorre assicurare che gli obiettivi di contenimento degli oneri siano perseguiti in modo da garantire comunque il servizio postale universale e, di conseguenza, un'adeguata presenza della rete postale sul territorio, in particolare nelle zone disagiate e a scarsa densità abitativa, anche a fronte di volumi di traffico bassi; a tal fine risulta necessario prevedere, con riferimento alle clausole richiamate, piuttosto che l'obbligo per Poste di adeguata informazione, l'obbligo di un preventivo e ef-

fettivo confronto con i rappresentanti degli enti territoriali interessati; nel caso in cui all'esito di tale confronto non si pervenga a decisioni condivise, si preveda che Poste italiane sia tenuta a non procedere all'attuazione delle misure prospettate per un periodo non inferiore a tre mesi, nel quale dovranno essere individuate soluzioni idonee a garantire comunque l'adeguatezza del servizio, con le modalità di cui al successivo n. 2);

2) qualora Poste italiane intenda porre in atto misure di razionalizzazione, rimodulazione e riduzione del servizio ai sensi delle clausole di cui all'articolo 2, commi 5, 6 e 8, si individuino in modo puntuale gli interventi che, anche avvalendosi delle possibilità offerte dalle tecnologie informatiche, come è il caso del « postino telematico », Poste italiane è tenuta ad attuare per garantire in ogni caso livelli adeguati di servizio, prevedendo che tali interventi siano preventivamente oggetto di confronto con gli enti locali, nell'ambito delle procedure previste dal comma 8, laddove si prospetta una valutazione con le Autorità locali di « una eventuale presenza più efficace rispetto all'evoluzione della domanda di servizi nelle singole aree territoriali »;

3) sempre con riferimento alle misure di razionalizzazione, rimodulazione e riduzione del servizio che Poste italiane intende assumere ai sensi dell'articolo 2, si assicuri che Poste fornisca tempestiva e completa informazione, oltre che all'Autorità, anche al Ministero, e, attraverso il Ministero, alle competenti Commissioni parlamentari, al fine di assicurare una compiuta informazione anche in sede parlamentare sul processo di riassetto della rete e riorganizzazione delle attività di Poste italiane;

4) con riferimento alle clausole di cui all'articolo 2, comma 6, in considerazione del fatto che la legge di stabilità per il 2015 ha ampliato la facoltà per Poste di fornire le prestazioni di servizio pubblico universale a giorni alterni per un quarto della popolazione nazionale, anziché per

un ottavo, come precedentemente previsto, si sopprima l'ultimo periodo del citato comma 6, ai sensi del quale l'Autorità può, per comprovate ragioni tecnico-operative, autorizzare un ulteriore margine di tolleranza, sia pure nel limite complessivo sopra indicato;

5) si sopprimano le clausole dell'articolo 2, comma 7, che prevedono, in via generale, senza indicazione di specifici criteri, la possibilità di introdurre progressivamente misure di razionalizzazione del servizio e di rimodulazione della frequenza settimanale, oltre quanto stabilito dalla normativa nazionale e dallo schema di contratto in esame;

6) con riferimento alle clausole di cui all'articolo 3, comma 7, si preveda che l'Autorità sia tenuta a trasmettere mensilmente a Poste italiane i risultati delle verifiche periodiche sulle prestazioni rese da Poste, che la stessa Autorità effettua avvalendosi di un organismo specializzato indipendente, a condizione che tale trasmissione non risulti di ostacolo allo svolgimento dell'attività di vigilanza;

7) siano individuate e poste in atto le opportune iniziative per valorizzare il ruolo che Poste italiane può svolgere al fine di superare il *digital divide* culturale, assicurando, con particolare riferimento alla popolazione anziana, l'accompagnamento e il tutoraggio riguardo all'utilizzo degli strumenti informatici, sia per quanto concerne l'utilizzo di tali strumenti per lo svolgimento di attività riconducibili al servizio postale universale, sia per quanto concerne la prestazione degli ulteriori servizi di cui all'articolo 5 dello schema di contratto di programma;

8) con riferimento alle clausole di cui all'articolo 5, ai sensi delle quali si prevede che nell'ambito di apposite convenzioni con la pubblica amministrazione Poste italiane possa fornire, a fronte di uno specifico corrispettivo finanziato con risorse diverse da quelle destinate al servizio universale, ulteriori servizi al cittadino, alle imprese e alle pubbliche amministrazioni, con specifico riguardo ai programmi

di attuazione dell'Agenda digitale, si preveda che l'affidamento di tali servizi e la stipula delle relative convenzioni abbiano luogo sulla base di procedure trasparenti e competitive, in modo da non recare pregiudizio agli operatori del settore;

9) con riferimento all'articolo 10, si introducano clausole penali con cui si stabiliscano importi sanzionatori congrui riferiti specificamente al mancato rispetto degli obiettivi di qualità del servizio stabiliti dalla normativa nazionale ed europea, dalle deliberazioni dell'Autorità e dal presente schema di contratto;

*e con le seguenti osservazioni:*

a) con riferimento alle clausole di cui all'articolo 2, comma 3, si valuti l'opportunità di introdurre criteri, limiti e parametri rispetto alla facoltà, attribuita in via generale alla società Poste italiane, di avvalersi di altre società per lo svolgimento di attività strumentali rispetto ai servizi oggetto di affidamento; in partico-

lare, si valuti l'opportunità di inserire uno specifico riferimento alle agenzie di recapito ex concessionarie che hanno operato per conto di Poste italiane, rivolto a favorire l'impiego dei lavoratori delle suddette agenzie, valorizzandone la competenza e la professionalità, anche ai fini di una migliore qualità del servizio;

b) con riferimento alle clausole di cui all'articolo 6, comma 3, concernenti l'utilizzo del fondo di compensazione, si valuti l'opportunità di ribadire che l'Autorità provvede alla determinazione del contributo a carico dei singoli operatori entro la misura e nel rispetto dei criteri previsti dai commi 2 e 3 dell'articolo 10 del decreto legislativo n. 261 del 1999, e successive modificazioni;

c) valuti il Governo l'opportunità di assumere le opportune iniziative per adeguare gli importi delle sanzioni previsti, in caso di violazione degli obblighi connessi all'espletamento del servizio universale, dall'articolo 21 del decreto legislativo n. 261 del 1999.

ALLEGATO 6

**Schema di contratto di programma 2015-2019 tra il Ministero dello sviluppo economico e la società Poste italiane Spa. Atto n. 195.**

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE PRESENTATA  
DAL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il Contratto di programma tra Ministero dello sviluppo economico e Poste italiane S.p.A. 2015-2019;

premessi che:

la legge di stabilità 2015 ha disposto, al comma 275 dell'articolo 1, l'introduzione di una nuova procedura di approvazione del contratto di programma tra Poste italiane e il Ministero dello sviluppo economico, considerata più snella, la quale tuttavia, prevedendo la trasmissione alle competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica per il relativo parere da esprimere entro il termine abbreviato di 20 giorni, riduce di fatto per le Commissioni parlamentari la possibilità di un'analisi approfondita dello schema di contratto. Poiché, inoltre, il parere espresso dalle Commissioni non è vincolante, il Parlamento riveste nell'iter di approvazione un ruolo marginale nonostante il tema oggetto del contratto sia di rilievo fondamentale per i cittadini di cui i parlamentari sono portavoce e si elimina, dunque, ogni possibilità di un confronto proficuo all'interno delle aule parlamentari;

nel contratto di programma in esame, di cui una delle più evidenti modifiche rispetto a quello attualmente in vigore riguarda la durata dello stesso (cinque anni anziché tre), si rilevano molteplici criticità in riferimento, in modo particolare, alla riduzione degli oneri di for-

nitura del servizio e all'introduzione dell'onere fisso, alla razionalizzazione del servizio universale postale, all'eliminazione del meccanismo sanzionatorio in caso di mancato conseguimento degli obiettivi di qualità;

è doveroso constatare che il contratto di programma in esame rappresenta chiaramente un ulteriore passo verso la completa rivoluzione in senso negativo di Poste italiane, iniziata con l'avvio dell'operazione di privatizzazione, continuata con l'inserimento nella legge di stabilità 2015 di norme *ad hoc* in materia e con l'annuncio del piano di riordino degli uffici postali. Tale trasformazione porterà il fornitore del servizio universale, la più grande infrastruttura di servizi in Italia, a mettere in secondo piano la sua originaria e tradizionale mission, e a diventare gradualmente un vero e proprio gruppo bancario a svantaggio degli utenti italiani – circa 32 milioni – che potranno godere di servizi postali sempre più scadenti;

tali constatazioni possono facilmente trovare riscontro se si considerano le conseguenze a lungo termine delle disposizioni contenute, in primo luogo, nell'articolo 6 del contratto in esame. L'articolo indica le modalità di finanziamento del servizio universale e dispone che l'onere per l'espletamento del servizio universale postale è definito *ex ante* in somma fissa, come stabilito dalla legge di stabilità per il 2015, ed è pari a 262,4 milioni di euro;

si considera lesiva del diritto di accesso al servizio postale universale la

misura prevista al comma 6 dell'articolo 2 che, in attuazione di quanto disposto dal comma 276 dell'articolo 1 della legge n. 190 del 2014, prevede che il servizio di raccolta e recapito degli invii rientranti nel servizio universale sia effettuato a giorni alterni, considerando anche che il medesimo parere negativo in proposito è stato espresso dalla Commissione europea il 27 marzo scorso, come sopra evidenziato;

si esprimono preoccupazioni per gli innumerevoli disagi per gli utenti che potrebbero derivare dall'applicazione del comma 7 dell'articolo 2 dello schema di contratto, il quale prevede la possibilità di introduzione di misure di razionalizzazione del servizio e di rimodulazione della frequenza settimanale di raccolta e recapito sull'intero territorio nazionale, tanto da poter considerare tale disposizione fovera di gravi effetti negativi per la popolazione italiana;

relativamente al comma 7 dell'articolo 2, sarebbe opportuno, al fine di limitare le ricadute della politica di razionalizzazione e rimodulazione, implementare i servizi tecnologici e procedere ad una più ampia digitalizzazione dei medesimi servizi;

sempre relativamente alla politica di razionalizzazione enunciata nel contratto in parola, appare in contrasto quanto disposto dal comma 1 dell'articolo 5, ovvero la volontà di valorizzare la rete capillare degli uffici postali, ed in particolare le potenzialità e le caratteristiche degli stessi quali uffici di prossimità al servizio degli utenti specialmente negli ambiti territoriali con scarsa densità abitativa. Suddetta politica non sembra essere confermata dai fatti e supportata da adeguate previsioni all'interno del contratto;

sarebbe opportuno prevedere l'invio della documentazione di cui al comma 4 dell'articolo 3, ovvero la quantificazione dell'onere di servizio universale sostenuto dalla Società nel corso del precedente esercizio e una relazione che illustra le dinamiche sottostanti all'andamento del-

l'onere, oltre che al Ministero, anche alle competenti commissioni parlamentari;

desta molte perplessità, inoltre, l'omissione nel testo in esame della clausola penale contemplata dall'articolo 5 del vigente contratto di programma, in riferimento al pagamento previsto per il mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità del servizio. Al riguardo si segnala che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni ha espresso una condivisibile condizione alla luce del confronto tra l'articolo 5 del contratto tuttora vigente, il quale disciplina gli obblighi relativi alla qualità del servizio, e l'articolo 3 del testo in esame, che definisce compiti ed obblighi della Società, rilevando la mancata conservazione della clausola suddetta e auspicandone la reintroduzione, vista anche l'inefficacia di altri sistemi sanzionatori, in considerazione della possibilità di ottenere una significativa riduzione della sanzione stessa attraverso l'istituto dell'oblazione;

le disposizioni contenute nel comma 2 dell'articolo 5 relativamente ai servizi al cittadino, alle imprese e alle pubbliche amministrazioni appaiono sommarie e poco incisive in quanto non precedute o integrate da misure che prevedano da parte di Poste italiane la realizzazione di programmi di alfabetizzazione digitale dei propri utenti, rivolti in particolare alle fasce più deboli della cittadinanza. Appare inoltre auspicabile che eventuali interventi di razionalizzazione dei punti fisici di accesso alla rete postale siano preceduti dalla piena operatività di servizi digitali e da valutazioni indipendenti circa l'impatto di tali nuovi servizi sulla popolazione interessata;

relativamente al sistema sanzionatorio di cui all'articolo 10, si segnala come gli importi siano del tutto esigui rispetto alla gravità delle violazioni commesse essendo i valori di riferimento quelli stabiliti nel 1999 semplicemente convertiti in euro e non indicizzati,

esprime

**PARERE CONTRARIO.**

## ALLEGATO 7

**Schema di contratto di programma 2015-2019 tra il Ministero dello sviluppo economico e la società Poste italiane Spa. Atto n. 195.****PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE  
PRESENTATA DAL GRUPPO SEL**

La IX Commissione (Trasporti e Comunicazioni),

in sede di esame dello Schema di contratto di programma tra il Ministero dello sviluppo economico e la società Poste italiane S.p.a. per il quinquennio 2015-2019, premesso che:

lo schema di contratto in esame regola le modalità di espletamento del servizio universale, fissando gli obblighi e i diritti delle parti contraenti, i servizi per gli utenti (cittadini, imprese e pubbliche amministrazioni), i trasferimenti statali, le emissioni delle carte valori postali e i rapporti internazionali;

trattasi, dunque, di un atto particolarmente delicato e complesso, trasmesso alla Presidenza delle Camere solo in data 24 luglio 2014 e su cui le Commissioni parlamentari permanenti saranno costrette ad esprimersi entro un lasso di tempo particolarmente breve, senza la possibilità di svolgere alcun tipo di audizione, approfondimento e interlocuzione con il Ministro dello Sviluppo Economico, nonostante la legge n. 190 del 2014 (legge di stabilità 2015), come noto, abbia in gran parte modificato il quadro normativo vigente nel settore postale causando, come più volte denunciato dalla stampa nazionale e da numerosissimi atti di indirizzo e sindacato ispettivo presentati dal Gruppo Parlamentare Sinistra, Ecologia, Libertà, gravi disagi nei confronti dei cittadini – utenti cui non viene garantita l'effettiva erogazione di un servizio pubblico universale di qualità, proprio alla luce della

decisione di *Poste italiane spa*, i cui contenuti sono riversati nello schema di contratto in esame, di aver voluto ridurre il perimetro del servizio universale perseguendo la mera logica del profitto e, quindi, puntando su assicurazioni, carte di credito, telefonia mobile e servizi finanziari in genere, che nulla hanno a che fare con il servizio universale, a scapito delle esigenze della collettività, chiudendo al contempo uffici che ritiene « improduttivi » o « diseconomici », senza considerare che i servizi postali rappresentano un servizio fondamentale per lo svolgimento delle attività quotidiane di numerosissime imprese, famiglie e residenti anziani che si troveranno nella condizione di non poter più usufruire di prestazioni essenziali, quali il pagamento delle bollette o la riscossione della pensione, con la conseguenza di essere costretti a fare lunghe file nei giorni di apertura, ritardare le operazioni o affrontare frequenti e difficili spostamenti soprattutto nei territori più disagiati;

dal punto di vista del contenuto dello schema di contratto in esame, che si compone complessivamente di una serie di premesse e di 11 articoli, si sottolineano le seguenti gravi criticità:

con riferimento all'articolo 2 dello schema di contratto di programma, ove vengono definite le attività e le modalità per l'erogazione del servizio universale da parte di Poste Italiane, prevedendo l'obbligo di fornire il servizio stesso su tutto il territorio nazionale, in conformità alle condizioni del contratto di programma e

alle disposizioni legislative e regolamentari nazionali, europee e internazionali, nonché alle prescrizioni dell'Autorità, si evidenzia come in esso siano, inoltre, previste delle procedure per assicurare condizioni di equilibrio economico nella gestione del servizio postale tra i quali rientrano anche la possibilità di razionalizzare e rimodulare la frequenza settimanale di raccolta e recapito e quella di ridefinire l'organizzazione degli uffici postali sul territorio, previo confronto con le autorità locali e tenuto conto delle indicazioni dell'AGCOM;

sotto tale profilo si stigmatizza la netta incompatibilità di tali previsioni con gli indirizzi approvati in sede parlamentare che impegnavano il Governo, in particolare, a valutare l'impatto sociale e occupazionale della razionalizzazione degli uffici, ad adoperarsi per garantire la capillarità sul territorio e la permanenza degli uffici postali nei comuni rurali, montani e svantaggiati e, infine, a favorire un confronto costruttivo che avesse l'obiettivo di ridiscutere il piano di razionalizzazione degli uffici postali al fine di assicurare la piena operatività del servizio universale. In particolare, con il comma 6 dell'articolo 2 viene addirittura previsto che si possa effettuare la raccolta e il recapito degli invii rientranti nel servizio universale a giorni alterni con riferimento a un quarto della popolazione nazionale, anziché a un ottavo con tutte le conseguenze che si possono immaginare nel caso di ulteriore riduzione delle prestazioni riconducibili al servizio universale;

lo schema di contratto di programma, inoltre, riserva, di fatto a Poste Italiane S.p.a un margine di discrezionalità e un potere decisionale del tutto inammissibile, considerato che il Ministero dello sviluppo economico potrà soltanto promuovere un tavolo di confronto con gli enti territoriali, senza che la società stessa fornisca agli enti locali interessati adeguate informazioni, mancando del tutto nell'ambito del contratto in esame apposite procedure di concertazione e di condivisione di decisioni destinate ad avere

conseguenze rilevanti per i territori e le comunità per i quali tali uffici operano;

lo schema di contratto, inoltre, non fornisce alcuna indicazione sull'impiego di strumenti tecnologici che potrebbero alleviare i disservizi derivanti dalla chiusura degli uffici postali come il c.d. « portalettere telematico », quando il Parlamento aveva, invece, approvato uno specifico indirizzo affinché venisse « posto in essere ogni atto di competenza finalizzato a far sì che fossero illustrate e pienamente diffuse le opportunità dei nuovi servizi telematici »;

si rileva, inoltre, che lo scorso 19 febbraio Francesco Caio aveva rivendicato la bontà del piano strategico di *Poste italiane spa* citando, come possibile soluzione alla chiusura degli uffici postali, il potenziamento del così detto « portalettere telematico », in grado di offrire a domicilio i servizi principali dell'ufficio postale, vale a dire l'accettazione di raccomandate, la ricarica di *postepay*, l'utilizzo di poste mobile e il pagamento dei bollettini, ricordando come i pagamenti delle pensioni potessero essere erogati su conti correnti o carte libretto che non richiedono l'accesso agli uffici postali. Il « portalettere telematico », tuttavia, richiede in ogni caso che si stabilisca un rapporto di conoscenza e fiducia fra l'utente e lo stesso portalettere e che, in mancanza di questo rapporto, l'utenza, come è buona norma suggerita anche dalla Polizia di Stato, non aprirà la porta allo sconosciuto « portalettere telematico » al fine di evitare truffe, furti e rapine da parte di delinquenti oramai specializzati in questo tipo di reati. Il fenomeno appena descritto colpisce maggiormente la popolazione anziana che, secondo le proiezioni demografiche Istat relative al periodo di riferimento 1° gennaio 2011-2065, risulta in aumento. Infatti, gli ultra 65enni aumenteranno fino al 2043, anno in cui oltrepasseranno il 32 per cento. Dopo tale anno, tuttavia, la quota di ultra 65enni si consoliderebbe intorno al valore del 32-33 per cento, con un massimo del 33,2 per cento nel 2056. Il rischio concreto sarà quindi, alla luce delle lacune

rinvienienti dal contenuto dello schema di contratto in esame, il mancato uso del « portalettere telematico » proprio da parte dell'utenza anziana che, per la ridotta capacità di movimento, ne avrebbe maggiormente bisogno;

particolarmente critica risulta, inoltre, la previsione contenuta nel comma 7 dell'articolo 3 dello schema di contratto in esame, in base alla quale l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni è tenuta in ogni caso a trasmettere a Poste italiane i risultati delle verifiche periodiche da essa effettuate mediante un organismo specializzato indipendente;

tale previsione dovrebbe completamente essere rivista, dal momento che la piena trasmissione a Poste di tutti i risultati pervenuti potrebbe ostacolare la stessa attività di verifica, come l'Autorità ha per altro segnalato nell'ambito del proprio parere richiedendo di subordinare tale comunicazione all'accertamento della mancanza di ragioni di segretezza o del rischio che possano essere pregiudicate le funzioni di vigilanza. Il Governo, tuttavia, non ha ritenuto di accogliere detto rilievo, argomentando, tra l'altro, che la tempestiva comunicazione di eventuali rilievi possa essere utile alla Società per correggere la propria condotta, in una logica di completo asservimento a Poste Italiane S.p.A;

analogamente, non si considera condivisibile quanto previsto dall'articolo 6 del contratto di programma con il quale si indicano le modalità di finanziamento del servizio universale. A differenza del precedente contratto di programma, per il quale l'onere veniva calcolato sulla base del criterio del cosiddetto *subsidy cap* (ossia sulla base di un calcolo economico che individua le risorse da erogare sulla base di alcune variabili in modo da incentivare una maggiore efficienza dell'impresa), nel nuovo schema di contratto di programma l'onere è definito *ex ante* in somma fissa dalla legge di stabilità per il 2015, ed è pari a 262,4 milioni di euro. L'onere eccedente tale quota (si presume

infatti che il costo del servizio universale sarà quasi certamente superiore rispetto alla cifra indicata) per il quadriennio 2015-2019 sarà compensato, ove l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni rilevi che ne ricorrano i presupposti, con le risorse del Fondo di compensazione previsto dall'articolo 10 del decreto legislativo n. 261 del 1999, ma entro il tetto massimo annuale di 89 milioni di euro, un tetto che con tutta evidenza appare del tutto insufficiente rispetto ad una seria incentivazione per garantire una maggiore efficienza del servizio;

con riferimento all'articolo 10 dello schema di contratto di programma che definisce le sanzioni applicabili alla società per la violazione degli obblighi di servizio su di essa incombenti rinviando alle previsioni dell'articolo 21 del decreto legislativo n. 261 del 1999 e ai regolamenti dell'Autorità, si evidenzia come il predetto rinvio operi rispetto a una normativa che prevede sanzioni di entità molto ridotta o addirittura irrisoria, il che appare tanto più grave e preoccupante in quanto è in corso di attuazione un processo di privatizzazione di Poste particolarmente delicato e sarebbe stato opportuno prevedere, nell'ambito dello schema di contratto in esame, in caso di inadempimento da parte di Poste, clausole penali adeguate anche in rapporto all'entità del corrispettivo riconosciuto a Poste per lo svolgimento del servizio universale;

il contratto di programma in esame suscita, inoltre, perplessità anche alla luce della considerazione che Poste Italiane S.p.A viene, di fatto, autorizzata a praticare incrementi tariffari imponenti, fino al venti per cento, che non sembrano avere riscontro rispetto agli aumenti tariffari praticati in altri Paesi dell'Unione europea;

sempre sotto il profilo della compatibilità a livello europeo si rappresenta, infine, che a livello nazionale il piano di razionalizzazione di Poste S.p.A prevede la chiusura di 455 uffici e la riduzione di orario per 608, il che significa che, secondo il piano di Poste Italiane, autoriz-

zato da Agcom, a partire dal febbraio 2017 la popolazione coinvolta dal sistema di distribuzione a giorni alterni ammonterà al 25 per cento della popolazione italiana. Pur tuttavia, secondo quanto riporta l'agenzia di stampa Reuters Italia (25 giugno 2015) fonti della Commissione Ue avrebbero fatto sapere nei giorni scorsi che questi numeri sarebbero al di fuori della normativa Ue, che permette eccezioni molto limitate per la consegna della posta non quotidianamente. L'eccezione massima finora consentita è stata per la Grecia (dove il 6,8 per cento della popolazione riceve la posta a giorni alterni)

anche in virtù della grande quantità di isole che compongono il territorio greco. Deroche sono state applicate in totale in favore di 14 paesi Ue, ma nella gran parte dei casi per consegne limitate a meno dell'1 per cento della popolazione. Se il piano di Poste resta com'è, la Commissione potrebbe predisporre già a luglio il lavoro tecnico per avviare una possibile procedura di infrazione nei mesi successivi;

alla luce di quanto precede:  
esprime

**PARERE CONTRARIO.**

## ALLEGATO 8

**Schema di contratto di programma 2015-2019 tra il Ministero dello sviluppo economico e la società Poste italiane Spa. Atto n. 195.****PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di contratto di programma 2015-2019 tra il Ministero dello sviluppo economico e la società Poste italiane Spa (Atto n. 195);

premessi che:

il contratto di programma rappresenta lo strumento attraverso il quale vengono disciplinate le modalità di erogazione del servizio postale universale e sulla base del quale sono stabiliti altresì gli obblighi della società affidataria, i servizi resi agli utenti, i trasferimenti statali, la disciplina concernente l'emissione delle carte valori e le disposizioni in materia di rapporti internazionali;

sulla base di quanto disposto dalla legge di stabilità per il 2015 (legge n. 190 del 2014), il contratto di programma con Poste italiane Spa, affidataria del servizio postale universale fino al 2026, ha durata quinquennale e si applica fino al 31 dicembre 2019;

lo schema di contratto di programma in esame interviene in un contesto di profonda trasformazione dei settori nei quali Poste italiane opera, che vedono, da un lato, un consistente e irreversibile declino dei volumi postali e, dall'altro, lo sviluppo dell'economia dei servizi digitali. In questo contesto Poste italiane Spa sta affrontando il processo che condurrà all'alienazione, attraverso un'offerta pubblica di vendita, di una quota rilevante della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel

capitale della società, per quanto lo Stato manterrà comunque, in esito a tale operazione una partecipazione maggioritaria non inferiore al sessanta per cento;

occorre pertanto, nella definizione dello schema di contratto di programma in esame, con particolare riferimento ai numerosi elementi di novità che si introducono rispetto al precedente contratto di programma, pervenire a un adeguato bilanciamento tra le esigenze a cui Poste italiane deve rispondere, in quanto impresa di mercato, e la missione sociale che deve essere in grado di continuare a svolgere, in modo da assicurare la propria presenza e adeguati livelli di servizio su tutto il territorio, comprese le zone disagiate e a scarsa densità abitativa;

esprime

**PARERE FAVOREVOLE**

*con le seguenti condizioni:*

1) con riferimento alle clausole relative alla razionalizzazione degli uffici postali di cui all'articolo 2, commi 5 e 8, occorre assicurare che gli obiettivi di contenimento degli oneri siano perseguiti in modo da garantire comunque il servizio postale universale e, di conseguenza, un'adeguata presenza della rete postale sul territorio, in particolare nelle zone disagiate e a scarsa densità abitativa, anche a fronte di volumi di traffico bassi; a tal fine risulta necessario prevedere, con riferimento alle clausole richiamate, piuttosto che l'obbligo per Poste di adeguata informazione, l'obbligo di un preventivo e ef-

fettivo confronto con i rappresentanti degli enti territoriali interessati; nel caso in cui all'esito di tale confronto non si pervenga a decisioni condivise, si preveda che Poste italiane sia tenuta a non procedere all'attuazione delle misure prospettate per un periodo non inferiore a tre mesi, nel quale dovranno essere individuate soluzioni idonee a garantire comunque l'adeguatezza del servizio, con le modalità di cui al successivo n. 2);

2) qualora Poste italiane intenda porre in atto misure di razionalizzazione, rimodulazione e riduzione del servizio ai sensi delle clausole di cui all'articolo 2, commi 5, 6 e 8, si individuino in modo puntuale gli interventi che, anche avvalendosi delle possibilità offerte dalle tecnologie informatiche, come è il caso del « postino telematico », Poste italiane è tenuta ad attuare per garantire in ogni caso livelli adeguati di servizio, prevedendo che tali interventi siano preventivamente oggetto di confronto con gli enti locali, nell'ambito delle procedure previste dal comma 8, laddove si prospetta una valutazione con le Autorità locali di « una eventuale presenza più efficace rispetto all'evoluzione della domanda di servizi nelle singole aree territoriali »;

3) sempre con riferimento alle misure di razionalizzazione, rimodulazione e riduzione del servizio che Poste italiane intende assumere ai sensi dell'articolo 2, si assicuri che Poste fornisca tempestiva e completa informazione, oltre che all'Autorità, anche al Ministero, e, attraverso il Ministero, alle competenti Commissioni parlamentari, al fine di assicurare una compiuta informazione anche in sede parlamentare sul processo di riassetto della rete e riorganizzazione delle attività di Poste italiane;

4) con riferimento alle clausole di cui all'articolo 2, comma 6, in considerazione del fatto che la legge di stabilità per il 2015 ha ampliato la facoltà per Poste di fornire le prestazioni di servizio pubblico universale a giorni alterni per un quarto della popolazione nazionale, anziché per

un ottavo, come precedentemente previsto, si sopprima l'ultimo periodo del citato comma 6, ai sensi del quale l'Autorità può, per comprovate ragioni tecnico-operative, autorizzare un ulteriore margine di tolleranza, sia pure nel limite complessivo sopra indicato;

5) si sopprimano le clausole dell'articolo 2, comma 7, che prevedono, in via generale, senza indicazione di specifici criteri, la possibilità di introdurre progressivamente misure di razionalizzazione del servizio e di rimodulazione della frequenza settimanale, oltre quanto stabilito dalla normativa nazionale e dallo schema di contratto in esame;

6) con riferimento alle clausole di cui all'articolo 3, comma 7, si preveda che l'Autorità sia tenuta a trasmettere mensilmente a Poste italiane i risultati delle verifiche periodiche sulle prestazioni rese da Poste, che la stessa Autorità effettua avvalendosi di un organismo specializzato indipendente, a condizione che tale trasmissione non risulti di ostacolo allo svolgimento dell'attività di vigilanza;

7) siano individuate e poste in atto le opportune iniziative per valorizzare il ruolo che Poste italiane può svolgere al fine di superare il *digital divide* culturale, assicurando, con particolare riferimento alla popolazione anziana, l'accompagnamento e il tutoraggio riguardo all'utilizzo degli strumenti informatici, sia per quanto concerne l'utilizzo di tali strumenti per lo svolgimento di attività riconducibili al servizio postale universale, sia per quanto concerne la prestazione degli ulteriori servizi di cui all'articolo 5 dello schema di contratto di programma;

8) con riferimento alle clausole di cui all'articolo 5, ai sensi delle quali si prevede che nell'ambito di apposite convenzioni con la pubblica amministrazione Poste italiane possa fornire, a fronte di uno specifico corrispettivo finanziato con risorse diverse da quelle destinate al servizio universale, ulteriori servizi al cittadino, alle imprese e alle pubbliche amministrazioni, con specifico riguardo ai programmi

di attuazione dell'Agenda digitale, si preveda che l'affidamento di tali servizi e la stipula delle relative convenzioni abbiano luogo sulla base di procedure trasparenti e competitive, in modo da non recare pregiudizio agli operatori del settore;

9) con riferimento all'articolo 10, si introducano clausole penali con cui si stabiliscano importi sanzionatori congrui riferiti specificamente al mancato rispetto degli obiettivi di qualità del servizio stabiliti dalla normativa nazionale ed europea, dalle deliberazioni dell'Autorità e dal presente schema di contratto;

*e con le seguenti osservazioni:*

*a)* con riferimento alle clausole di cui all'articolo 2, comma 3, si valuti l'opportunità di introdurre criteri, limiti e parametri rispetto alla facoltà, attribuita in via generale alla società Poste italiane, di avvalersi di altre società per lo svolgimento di attività strumentali rispetto ai servizi oggetto di affidamento; nell'individuazione di tali criteri si tenga conto, in particolare, dell'esigenza di garantire la

legalità degli affidamenti e la trasparenza delle procedure; si valuti altresì l'opportunità di inserire uno specifico riferimento alle agenzie di recapito ex concessionarie che hanno operato per conto di Poste italiane, rivolto a favorire l'impiego dei lavoratori delle suddette agenzie, valorizzandone la competenza e la professionalità, anche ai fini di una migliore qualità del servizio;

*b)* con riferimento alle clausole di cui all'articolo 6, comma 3, concernenti l'utilizzo del fondo di compensazione, si valuti l'opportunità di ribadire che l'Autorità provvede alla determinazione del contributo a carico dei singoli operatori entro la misura e nel rispetto dei criteri previsti dai commi 2 e 3 dell'articolo 10 del decreto legislativo n. 261 del 1999, e successive modificazioni;

*c)* valuti il Governo l'opportunità di assumere le opportune iniziative per adeguare gli importi delle sanzioni previsti, in caso di violazione degli obblighi connessi all'espletamento del servizio universale, dall'articolo 21 del decreto legislativo n. 261 del 1999.