

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

| | |
|--|-----|
| Sulla pubblicità dei lavori | 334 |
| Nuovo testo dello schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto. Atto n. 448 (<i>Esame ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>) | 334 |
| Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di attuazione della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE. Atto n. 449 (<i>Esame ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>) | 338 |
| SEDE CONSULTIVA: | |
| Sulla pubblicità dei lavori | 341 |
| Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2017. Doc. LVII, n. 5-bis, Allegati e Annesso (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>) | 341 |
| ALLEGATO 1 (<i>Proposta di parere della relatrice</i>) | 343 |
| ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di parere del gruppo M5S</i>) | 346 |
| ALLEGATO 3 (<i>Parere approvato</i>) | 348 |

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 3 ottobre 2017. — 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 14.10.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Nuovo testo dello schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto.

Atto n. 448.

(*Esame ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Alberto PAGANI (PD), *relatore*, ricorda preliminarmente che la disciplina oggetto del presente schema interviene a conclusione di una travagliata vicenda normativa che ritiene opportuno riassumere nei suoi momenti essenziali.

L'autorizzazione ad adottare un regolamento di delegificazione in materia era

stata infatti conferita con i commi da 217 a 222 della legge di stabilità 2013 (legge 24 dicembre 2012, n. 228) che hanno disposto l'istituzione del Sistema telematico centrale della nautica da diporto che include un archivio telematico centrale, contenente le informazioni di carattere tecnico, giuridico, amministrativo e di conservatoria riguardanti le navi e le imbarcazioni da diporto, e lo Sportello telematico del diportista.

Un primo schema di regolamento era stato approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri l'8 novembre 2013 e, successivamente, in via definitiva l'8 agosto 2014, dopo aver acquisito i pareri del Consiglio di Stato e delle competenti Commissioni parlamentari (Atto n. 96).

Erano emerse nel corso del suo esame alcune problematiche principalmente connesse alla coerenza tra le disposizioni dello schema presentato alle Camere e le norme contenute nella legge di stabilità del 2013, evidenziate dal Consiglio di Stato nel proprio parere sull'atto.

Tali elementi problematici avevano portato il Governo, nelle more della pubblicazione del decreto, a novellare il testo dei citati commi della legge di stabilità del 2013 (con l'articolo 32, comma 2, del decreto-legge n. 133 del 2014) e, conseguentemente, a ritirare l'atto sul quale le Camere si erano pronunciate.

Pertanto l'atto in esame adegua i contenuti dello schema di regolamento originario, successivamente ritirato, alle nuove disposizioni normative, appena richiamate.

Lo schema di regolamento, che consta di 14 articoli, si propone il superamento del vecchio sistema di tenuta dei registri di iscrizione delle unità da diporto, gestiti ad oggi in formato cartaceo e in termini decentrati presso ciascun circondario marittimo, attraverso la loro completa informatizzazione e la devoluzione delle relative competenze ad un'unica autorità centrale competente su tutto il territorio nazionale.

L'esigenza di un archivio centrale telematico in cui confluiscono tutti i dati relativi alle unità da diporto dipende anche dalla necessità di superare i rischi di

frodi, perpetrate specialmente, nel corso degli anni, da venditori di imbarcazioni nei confronti delle società di *leasing*, rese agevoli, proprio dalla sussistenza di una pluralità di registri, aventi ambiti territoriali di riferimento limitati e non in comunicazione l'uno con l'altro.

A tale obiettivo si accompagna anche quello della semplificazione e della razionalizzazione delle modalità di iscrizione e cancellazione delle unità da diporto nei relativi registri e delle modalità di rilascio dei documenti di navigazione attraverso l'istituzione degli sportelli telematici del diportista (STED) collegati con una banca dati centrale.

Passando ad una sintetica analisi degli articoli dello schema di decreto all'esame dopo aver indicato, all'articolo 1, le definizioni recate dal provvedimento, l'articolo 2 stabilisce che il Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) è istituito presso il Dipartimento per i trasporti, la navigazione gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (definito sinteticamente Dipartimento trasporti) ed è articolato nelle seguenti strutture: Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN, contenente le informazioni di carattere tecnico e giuridico delle unità da diporto); Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto; Sportello telematico del diportista.

L'articolo 3 indica, al comma 1, le informazioni che devono essere annotate nell'ATCN, che è gestito dal Centro elaborazione dati (CED) del Dipartimento trasporti. Tali dati concernono sia l'identità del proprietario dell'unità da diporto sia una molteplicità di elementi tecnici, sia « tutti gli atti soggetti a pubblicità legale » relativi al mezzo.

Il comma 2 del medesimo articolo 3 precisa anche la struttura dell'archivio stesso, diviso in due sezioni. Nella prima, il Registro delle imbarcazioni da diporto (RID) e Registro delle navi da diporto (RND), saranno inseriti dalle Capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi e dagli uffici della motorizzazione civile i dati contenuti nei registri di iscri-

zione cartacei, relativi alle vecchie unità da diporto. Il termine per il completamento del trasferimento dei dati in tale sezione dell'archivio è fissato, dall'articolo 13, al 1° ottobre 2019.

Nella seconda sezione saranno inseriti i dati del Sistema telematico centrale della nautica da diporto (sezione SISTE) alimentata con i dati raccolti dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'atto delle immatricolazioni, per le nuove unità da diporto.

Il terzo comma dell'articolo 3 indica infine i soggetti legittimati all'accesso all'archivio. Oltre a organi costituzionali e giurisdizionali, amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e altri soggetti pubblici, potrà accedervi l'utenza ammessa al servizio di informatica del centro di elaborazione dati della motorizzazione civile, nonché le forze di polizia, anche sulla base di appositi protocolli di intesa e gli agenti e gli ufficiali delle Capitanerie di porto.

L'articolo 4 definisce i compiti dell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON), qualificando tale ufficio come unità organizzativa non dirigenziale del Dipartimento trasporti. L'Ufficio ha il compito di curare i rapporti con il CED del Ministero e con tutti i soggetti abilitati ad alimentare l'archivio nonché di rilasciare i titoli abilitativi all'alimentazione dell'archivio. Effettua inoltre le iscrizioni, le trascrizioni e le annotazioni degli atti soggetti a pubblicità navale sulla base della documentazione inviata dagli STED.

L'articolo 5 prevede la creazione dello sportello telematico del diportista (STED) quale strumento informatico per l'iscrizione e cancellazione delle unità da diporto nella sezione dati del SISTE.

È previsto che lo sportello telematico provveda al rilascio della licenza di navigazione (e relativi aggiornamenti e duplicati), dei certificati di sicurezza, di idoneità e di autorizzazione alla navigazione temporanea nonché della licenza provvisoria. Lo sportello è attivato attraverso un collegamento telematico col CED e può essere attivato oltre che dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marit-

timi e dalla motorizzazione civile anche dai raccomandatari marittimi autorizzati e dagli studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto autorizzati.

L'articolo 6 disciplina le modalità con le quali i raccomandatari e le società esercenti l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ai sensi della legge 8 agosto 1991, n. 264, possono assumere la funzione di sportello telematico del diportista.

L'articolo 7 prevede la fornitura agli STED da parte delle Capitanerie di porto e degli uffici di motorizzazione civile competenti per territorio della modulistica, anche in formato digitale, necessaria allo svolgimento dell'attività di sportello telematico.

L'articolo 8 disciplina il funzionamento degli STED, sulla base delle direttive dell'UCON. In particolare lo STED trasmette la richiesta al CED che – svolte le opportune verifiche – autorizza lo sportello alla stampa del documento. Nel caso in cui successivamente se ne accerti l'irregolarità l'iscrizione è cancellata e l'UCON segnala le violazioni accertate all'autorità competente ai fini dell'applicazione delle relative sanzioni.

L'articolo 9 attribuisce alle Capitanerie di porto (nei territori provinciali in cui hanno sede) e agli uffici della motorizzazione civile (nei territori provinciali privi di sede delle capitanerie di porto) la vigilanza sul corretto funzionamento degli STED attivi presso i raccomandatari e gli studi di consulenza abilitati.

L'articolo 10 indica le modalità con le quali l'attività degli STED attivi presso i raccomandatari e gli studi di consulenza può essere sospesa o cessare in caso di irregolarità.

L'articolo 11 disciplina le modalità di iscrizione all'archivio. Per le unità nuove si prevede l'attribuzione di un codice alfanumerico, anche personalizzabile.

L'articolo 12 contiene modifiche puntuali al codice della nautica da diporto (decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171) ed al relativo regolamento di attuazione (decreto ministeriale 29 luglio 2008, n. 146).

In particolare, il comma 1 introduce nel codice i riferimenti allo STED, al posto dei precedenti riferimenti agli uffici di iscrizione delle navi e delle imbarcazioni da diporto e all'Archivio Telematico Centrale delle unità da diporto (ATCN), al posto dei precedenti riferimenti ai registri cartacei. Vengono inoltre effettuate varie modifiche puntuali a molti articoli del codice della nautica da diporto per adattare le disposizioni normative al nuovo sistema di gestione dei dati.

Segnala a questo proposito l'esigenza che tali disposizioni siano opportunamente coordinate con quelle dello schema di decreto legislativo di riforma del codice della nautica da diporto (A.G. 461) in quanto i due testi intervengono, in alcuni casi, sui medesimi articoli introducendo modifiche non coerenti l'una rispetto all'altra.

L'articolo 13 reca le norme transitorie e finali.

In particolare, oltre a prevedere il termine del 1° ottobre 2017 – evidentemente da aggiornare – per il trasferimento dei dati dai registri cartacei al nuovo archivio, la disposizione prevede altresì che le Capitanerie di Porto, gli Uffici circondariali marittimi e gli Uffici della Motorizzazione civile, qualora sia richiesto il rilascio di un documento di navigazione, effettuino il trasferimento all'ATCN dei dati contenuti nei registri cartacei delle unità da diporto immatricolate entro il 30 settembre 2017, con annotazione dell'avvenuto trasferimento e trasmissione dei dati all'UCON.

I commi 4 e 5 contengono disposizioni antifrode prevedendo che sia necessaria la Dichiarazione di Costruzione o di Importazione (DCI) per il rilascio della licenza di navigazione, sia per le unità immatricolate prima del 1° ottobre 2017 (e non presenti ancora nella sezione dati del SISTE), che per quelle immatricolate successivamente, nonché per le licenze provvisorie e le autorizzazioni alla navigazione temporanea e per il rilascio dei certificati di idoneità e di sicurezza.

Sempre con finalità antifrode, ricorda che il provvedimento in titolo rinvia ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e

dei trasporti (di concerto con il Ministero dello sviluppo economico e sentito l'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni) la fissazione delle modalità di progressiva dematerializzazione e la sostituzione con la comunicazione telematica dei dati all'ATCN, dei contrassegni di assicurazione per la responsabilità civile delle unità da diporto.

La norma prevede infine che, a decorrere dal 1° ottobre 2017, cessino le iscrizioni sui registri cartacei da diporto tenuti da Capitanerie, Uffici circondariali Marittimi e Uffici della Motorizzazione fatte salve le funzioni e competenze in materia di polizia e sicurezza della navigazione. Anche l'entrata in vigore delle disposizioni del decreto è fissata al 1° ottobre 2017.

Osserva, quindi, che risulta dunque necessario indicare al Governo che tali termini vengano aggiornati.

Con riguardo all'articolo 13, segnala che la Conferenza Unificata, nelle premesse del proprio parere, richiama l'accordo che era intercorso tra le parti per una sua modifica, che poi non è stata recepita nel testo finale.

In particolare, si chiedeva di cambiare la versione originaria del comma 7 nel senso di consentire la sottoscrizione di specifici accordi tra il Comando Generale delle Capitanerie di porto e le regioni « per la gestione del Registro Navi Minori e Galleggianti sulle acque interne » ora in carico agli uffici regionali degli Ispettorati di porto. Inoltre, vi era intesa per l'inserimento di un ulteriore comma volto a affidare alle regioni gli oneri relativi alle attività per la gestione del Registro Navi Minori e Galleggianti sulle acque interne.

Ritiene, quindi, che potrebbe essere utile acquisire dal rappresentante del Governo un chiarimento riguardo alla scelta di non inserire queste norme, anche in considerazione del fatto che, nel parere della Conferenza unificata, esse erano richiamate come fattori che avevano contribuito all'orientamento favorevole dell'organo.

L'articolo 14 contiene in conclusione la clausola di invarianza finanziaria.

Richiama, infine sinteticamente talune perplessità evidenziate nel parere del Consiglio di Stato sull'atto in esame, che ritiene meritevoli di attenzione.

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

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di attuazione della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE.

Atto n. 449.

(Esame ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Diego CRIVELLARI (PD), *relatore*, ricorda che l'intervento normativo recato dal provvedimento all'esame è stato previsto dall'articolo 18 della legge di delegazione europea 2015 (legge 12 agosto 2016, n. 170), che ha autorizzato il Governo a dare attuazione alla direttiva 2014/90/UE, il cui recepimento doveva avvenire entro il 18 settembre 2016. Tale direttiva abroga la precedente direttiva 96/98/CE, che era stata invece recepita nel nostro ordinamento con il decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407.

Proprio a seguito del mancato tempestivo recepimento della citata direttiva risulta essere stata avviata una procedura d'infrazione a carico dell'Italia, numerata 2016/0773, ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

L'atto del Governo n. 449 consta di 37 articoli ed introduce nell'ordinamento italiano una nuova disciplina dell'equipaggiamento marittimo. Per equipaggiamento marittimo si intende qualsiasi equipaggiamento a bordo di una nave che possa essere fornito al momento della costruzione oppure installato successivamente, anche a fini di sicurezza e salvataggio.

Il provvedimento, come altri analoghi in materia di prodotti e macchinari, reca disposizioni sulla conformità dell'equipaggiamento marittimo alle norme di sicurezza previste dagli strumenti internazionali applicabili, sullo scambio di informazioni tra Italia, Commissione europea e Stati membri dell'UE.

Inoltre, rispetto al precedente assetto regolatorio, si individua con maggiore nettezza a quali autorità pubbliche sono affidati compiti di vigilanza del mercato e degli organismi di valutazione, nonché altri adempimenti tecnico-amministrativi che riguardano il naviglio e, sotto un diverso versante, si attribuiscono le responsabilità agli operatori economici coinvolti, a vario titolo, riguardo a equipaggiamenti non conformi ai requisiti.

Passando ad una rapida illustrazione dell'articolato, segnala che gli articoli da 1 a 3 contengono le disposizioni introduttive che concernono le finalità del provvedimento, l'ambito di applicazione e le definizioni. Il comma 2 dell'articolo 2 prevede che l'equipaggiamento marittimo oggetto del provvedimento sia soggetto esclusivamente alle norme del decreto in esame anche nel caso in cui lo stesso rientri nel campo di applicazione di altre fonti normative.

A tale riguardo, il Consiglio di Stato rileva come la mera trasposizione dell'analoga disposizione della direttiva finalizzata a stabilire un principio di esclusività della normazione europea al riguardo sembra comportare un'applicazione estensiva se riferita al decreto del Presidente della Repubblica in esame, che prevarrebbe rispetto a disposizioni contenute in altre fonti normative di qualsiasi rango.

L'articolo 4 fissa i requisiti per l'equipaggiamento marittimo, in conformità con le convenzioni internazionali e con i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza degli strumenti internazionali disponibili alla data in cui l'equipaggiamento viene sistemato a bordo. Il comma 2 impone che la conformità sia dimostrata esclusivamente in base a norme di prova e a procedure prestabilite (queste ultime, menzionate dall'articolo 17, comma 1 e

riportate estesamente dall'Allegato II dell'Atto del Governo). Si ricorda a questo proposito che l'Unione europea ha recentemente emanato il Regolamento di esecuzione n. 2017/306, in materia di requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e le norme di prova per l'equipaggiamento marittimo.

Con l'articolo 5, si assegnano varie funzioni alle amministrazioni competenti. Il comma 1 stabilisce che al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti spettano l'attuazione della normativa in materia di ispezioni e certificazioni, il coordinamento ed indirizzo in materia di equipaggiamento marittimo, i controlli ed il coordinamento dell'attività ispettiva e, con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento, la programmazione di specifiche campagne ispettive finalizzate alle verifiche oltre ai compiti dell'autorità marittima.

L'articolo 6 stabilisce il principio di libera circolazione degli equipaggiamenti certificati ai sensi del decreto.

Osserva che il Consiglio di Stato ha opportunamente suggerito – con riferimento all'articolo 6, che traspone la disposizione della direttiva volta a impedire che gli Stati membri autorizzino la libera circolazione di equipaggiamenti conformi, – di sostituire la dizione « Non è vietata ».

L'articolo 7 individua le procedure da seguire nel caso di iscrizione di una nave non appartenente all'Unione europea nelle matricole o nei registri tenuti dall'autorità marittima nazionale.

Gli articoli 8 e 9 trattano della marcatura di conformità, del riconoscimento della possibilità per i fabbricanti di utilizzare una etichetta elettronica di sostituzione o integrazione della marcatura di conformità.

L'articolo 10 disciplina gli equipaggiamenti di tipo approvato nazionale, ovvero per i quali non ci siano regole europee comuni. Per l'Italia, è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo, a rilasciare su richiesta le dichiarazioni di tipo approvato nazionale, mentre per le

apparecchiature di radiocomunicazione la dichiarazione è di competenza del Ministero dello sviluppo economico.

Nell'articolo 11 si disciplinano le procedure per il rilascio dei certificati di sicurezza, nelle fasi di iscrizione nei registri nazionali delle navi appartenenti all'Unione europea non soggette alle convenzioni internazionali.

Gli articoli da 12 a 16 disciplinano gli obblighi degli operatori economici (fabbricanti, rappresentanti autorizzati, importatori, distributori) e l'obbligo di identificazione dei medesimi.

Gli articoli da 17 a 26 disciplinano le procedure di valutazione della conformità (indicate all'allegato II dello schema) e la relativa dichiarazione, individuando come autorità di notifica nazionale il Ministero dello sviluppo economico.

Attribuisce invece al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo, la responsabilità dell'istituzione ed attuazione delle procedure di autorizzazione e controllo degli organismi di valutazione.

L'atto in esame autorizza a delegare o affidare, ai sensi e in conformità del regolamento (CE) n. 765/2008, all'organismo unico nazionale di accreditamento, Accredia, il compito di autorità di notifica. Le modalità di svolgimento dell'attività degli organismi di valutazione della conformità ai fini dell'autorizzazione e della notifica, nonché il controllo degli organismi notificati e i connessi rapporti fra l'organismo unico nazionale di accreditamento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dello sviluppo economico e l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo sono regolati con apposita convenzione o protocollo di intesa.

L'articolo 20 disciplina gli organismi notificati, ossia i soggetti autorizzati a espletare le procedure di valutazione di conformità, mentre l'articolo 21 disciplina le condizioni nel rispetto delle quali l'organismo notificato può rivolgersi per alcune attività ad un affiliato o ad un subappaltatore.

Gli articoli 22, 23 e 24 disciplinano le procedure di domanda, notifica ed autorizzazione degli organismi di valutazione. L'autorizzazione agli organismi che presentano domanda è rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo. Il Ministero dello sviluppo economico notifica gli organismi autorizzati a espletare le procedure di valutazione di conformità, in coerenza con le previsioni dell'articolo 20, alla Commissione europea e agli altri Stati membri.

Ai sensi degli articoli 25 e 26, gli organismi notificati eseguono, o fanno eseguire, ai sensi dell'articolo 17, le valutazioni della conformità e informano le autorità nazionali di rifiuti, limitazioni, sospensioni o ritiri di un certificato di conformità nonché di altre circostanze rilevanti per la valutazione di conformità.

A tale riguardo appare opportuno un chiarimento da parte del Governo sulla scelta di individuare nel Ministero dello sviluppo economico l'autorità di notifica nazionale riferita ai suddetti organismi, mentre l'intera procedura autorizzatoria è demandata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Peraltro, secondo il Consiglio di Stato « all'articolo 22, comma 1, suscita perplessità, sul piano del rispetto dei principi di economicità e speditezza, la previsione di una domanda di autorizzazione da presentarsi contestualmente sia al M.I.T. che al M.I.S.E., ben potendo la questione della compresenza delle due relative competenze essere risolta sui piani del riparto delle competenze stesse e della regolazione dei rapporti interni, piuttosto che duplicando gli oneri imposti all'organismo interessato. Analogo rilievo può muoversi alla previsione contenuta nel comma 1 del successivo articolo 26 ».

In relazione all'articolo 26 si segnala una non corretta numerazione dei commi, essendo ripetuto per due volte il comma 2.

L'articolo 27 disciplina la vigilanza sul mercato degli equipaggiamenti marittimi.

L'articolo 28 reca una clausola di supremazia delle autorità sovranazionali su quella interna in materia di conformità agli standard degli equipaggiamenti.

L'articolo 29 disciplina la fattispecie nella quale un equipaggiamento marittimo conforme possa presentare un rischio per la sicurezza marittima, la salute o l'ambiente. In tal caso l'autorità nazionale di vigilanza del mercato chiede tempestivamente all'operatore economico interessato di adottare le opportune misure correttive al fine di eliminare, all'atto della messa a disposizione sul mercato dello stesso, il citato rischio o, a seconda dei casi, di ritirarlo dal mercato o di richiamarlo entro un termine proporzionato alla natura del rischio, da essa prescritto, informando immediatamente la Commissione europea e gli altri Stati membri di tali misure.

L'articolo 30 disciplina i casi di richiamo dell'autorità nazionale di vigilanza nei confronti degli operatori economici per una non conformità formale dell'equipaggiamento, da sanare entro sessanta giorni.

Gli articoli 31-33 disciplinano alcune fattispecie di deroga.

In relazione alla deroga disposta dall'articolo 33, che prevede in alcune circostanze eccezionali il rilascio da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di un certificato provvisorio di approvazione dell'equipaggiamento marittimo, ritiene opportuno evidenziare che la direttiva europea reca una disposizione volta a mettere la Commissione europea nelle condizioni di conoscere tale rilascio.

L'articolo 34 dispone un coordinamento degli organismi notificati.

L'articolo 35 fissa le norme in materia tariffaria, disponendo che gli oneri di attuazione della normativa ricadano sugli operatori economici.

Conseguentemente l'articolo 36 reca la clausola di invarianza finanziaria.

Inoltre, sottolinea che l'articolo 37 dispone in via transitoria che per gli equipaggiamenti già a bordo di navi si applica la disciplina previgente rispetto a quella recata dal presente decreto.

Segnala, infine, che la relazione sull'analisi tecnico-normativa che correda il testo conferma che vi sono effetti abrogativi impliciti delle disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407 e che, in proposito, il Consiglio di Stato rileva l'opportunità di procedere alle necessarie abrogazioni espresse.

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

La seduta termina alle 14.30.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 3 ottobre 2017. — 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 14.30.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2017.

Doc. LVII, n. 5-bis, Allegati e Annesso.

(Parere alla V Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 28 settembre.

Magda CULOTTA (PD), *relatrice*, formula una proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che il gruppo M5S ha preannunciato la presentazione di una proposta alternativa di parere.

Arianna SPESSOTTO (M5S) illustra la proposta alternativa di parere (*vedi allegato 2*) stigmatizzando, in specie, le recenti dichiarazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che conferma nuovamente l'utilità della realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione per il trasporto delle merci – anche a fronte delle recenti posizioni assunte dal Governo francese – nonostante, osserva, non vi sia luogo al mondo in cui le ingenti risorse per l'alta velocità siano destinate a questo tipo di trasporto.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) relativamente a quanto contenuto nella proposta di parere della relatrice che fa riferimento al gruppo Ferrovie dello Stato e a Rete ferroviaria italiana (RFI), segnala che non è ancora stato posto all'attenzione della IX Commissione il contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI.

Prendendo altresì spunto dall'articolata descrizione degli investimenti infrastrutturali nel settore dei trasporti nonché delle misure di stimolo alla competitività delle aree portuali interessate all'istituzione delle Zone economiche speciali, ritiene che sarebbe coerente enunciare nella parte dispositiva del parere la richiesta di incentivare il volume degli investimenti sulle infrastrutture ferroviarie delle regioni meridionali del Paese.

Vincenzo GAROFALO (AP-CpE-NCD) invita la relatrice ad integrare l'osservazione riferita alle Zone economiche speciali, con uno stimolo a superare il limite massimo legato all'ambito regionale.

Diego DE LORENZIS (M5S) osserva che quanto sostenuto in merito alle ZES come

strumento particolarmente efficace per il rilancio della competitività delle aree portuali, ovvero come strumento di sviluppo di certe aree, nonché la loro estensione alle aree infraregionali, rischia di essere un esercizio di ipocrisia. A questo proposito sottolinea che la Zona economica speciale relativa al porto di Taranto non realizza altro scopo se non quello di consentire alle multinazionali del settore petrolifero interessate di godere dei benefici fiscali conseguenti nell'attività di trasportare il petrolio estratto in Basilicata fino al porto di Taranto, per poi, eventualmente, andare a raffinarlo altrove. In tal senso, a suo avviso, è ipocrita riferirsi alle ZES come strumento peculiare per lo sviluppo della competitività dell'area geografica in cui insiste.

Magda CULOTTA (PD), *relatrice*, replicando al collega De Lorenzis sottolinea che

nella sua proposta di parere è richiamato il ruolo che le ZES possono svolgere come strumento particolarmente efficace – ma certamente non unico né sufficiente – per il rilancio della competitività delle aree portuali.

Ritiene, infine, di poter accogliere i suggerimenti dei colleghi Bruno Bossio e Garofalo e, in tal senso, riformula la proposta di parere (*vedi allegato 3*).

Michele Pompeo META, *presidente*, pone quindi in votazione la proposta di parere della relatrice, avvertendo che, in caso di approvazione, risulterà preclusa la proposta alternativa di parere.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole della relatrice (*vedi allegato 3*).

La seduta termina alle 14.55.

ALLEGATO 1

**Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2017.
(Doc. LVII, n. 5-bis, Allegati e Annesso).**

PROPOSTA DI PARERE DELLA RELATRICE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata, per le parti di competenza, la Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2017 (Doc. LVII, n. 5-bis, Allegati e Annesso);

premesso che la Nota presenta una revisione al rialzo delle stime sull'andamento dell'economia italiana per l'anno in corso e per il triennio successivo rispetto alle precedenti previsioni formulate nel DEF di aprile;

rilevato che, per quanto concerne gli aspetti di più diretto interesse della IX Commissione Trasporti:

la Nota rivede al ribasso l'obiettivo dei proventi da conseguire nell'anno in corso con l'attuazione del piano di privatizzazione, (0,2 per cento di PIL in luogo dello 0,3 preventivato per il 2017, stima comunque confermata per ciascuno dei prossimi anni), dando conto dello slittamento nella sua attuazione per i necessari aggiornamenti e analisi aggiuntive legati all'accorpamento di Anas in Ferrovie dello Stato e all'insediamento del nuovo vertice di Poste italiane – cui consegue la rivisitazione del piano industriale – che ne ha «*posto in stand by* la cessione di una ulteriore quota »;

con riferimento all'obiettivo della semplificazione amministrativa, viene menzionato il decreto legislativo n. 98 del 2017 di razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli che introduce, dal 1° luglio 2018, il documento unico di circolazione per gli autoveicoli;

nella Nota si evidenzia l'integrale riparto del Fondo investimenti, con una destinazione di oltre 19 miliardi in 15 anni per il finanziamento di interventi nei settori dei trasporti, viabilità, mobilità sostenibile, sicurezza stradale, riqualificazione e accessibilità delle stazioni ferroviarie, di cui una significativa quota (oltre 10 miliardi) riguardano investimenti nella rete ferroviaria;

la Nota si sofferma diffusamente su investimenti e innovazioni nel settore dei trasporti:

a) riferendo sullo sviluppo di sinergie tra ANAS S.p.A. e il gruppo Ferrovie dello Stato (FS), che permetteranno di aumentare gli investimenti di almeno il 10 per cento rispetto al 2016;

b) descrivendo le innovazioni normative per il Trasporto pubblico locale che sarà peraltro interessato dall'imminente emanazione, del Piano per la mobilità sostenibile che prevede un investimento pari a 6.167 milioni per il periodo 2019-2033 e dal decreto interministeriale sulla filiera del trasporto pubblico su gomma e sui sistemi intelligenti per il trasporto, per un finanziamento complessivo di circa 202 milioni;

c) ricordando le nuove disposizioni finalizzate ad innalzare gli standard di sicurezza del trasporto ferroviario, con un maggior coinvolgimento di Rete Ferroviaria italiana (RFI) nella gestione del patrimonio infrastrutturale;

d) richiamando le misure per l'incentivazione del traffico ferroviario

delle merci in ambito portuale e, in particolare, l'ulteriore finanziamento pari a 35 milioni per il 2018 per i progetti volti a potenziare la catena intermodale e i nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, nonché per i servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia (20 milioni per il 2018);

e) informando dell'assegnazione, con il decreto ministeriale 10 agosto 2017, di 660 milioni di euro per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario per il trasporto regionale o regionale metropolitano per il periodo 2017-2022;

f) ricordando l'adozione del primo Piano della Mobilità Turistica;

g) richiamando lo schema di decreto legislativo integrativo e correttivo del decreto legislativo n. 169 del 2016 di riforma delle autorità portuali, all'esame delle competenti Commissioni parlamentari;

viene posta in evidenza la prossima istituzione – a seguito della normativa introdotta con il decreto « Mezzogiorno », n. 91 del 2017 – delle Zone Economiche Speciali (ZES), concentrate nelle aree portuali e nelle aree ad esse economicamente collegate, con l'obiettivo di rilanciare la competitività dei porti delle Regioni meridionali, attraverso il riconoscimento di agevolazioni fiscali aggiuntive rispetto al regime ordinario del credito d'imposta, già assegnate con delibera CIPE del 7 agosto 2017;

analogamente, si segnala l'introduzione – nella legge annuale per il mercato e la concorrenza approvata lo scorso 2 agosto – di norme volte a aprire i mercati alla concorrenza e garantire i diritti dei consumatori, sia nel settore delle comunicazioni elettroniche, sia in materia di servizi postali, estendendo a tale ambito la disciplina del registro delle opposizioni e disponendo la cessazione della riserva legale a favore di Poste Italiane sulla notifica degli atti giudiziari e la consegna a mezzo posta delle notifiche di sanzione;

la Nota dà conto dell'avanzamento – nel quadro della Strategia italiana per la banda ultra larga – del piano per realizzazione della rete nelle c.d. aree a fallimento di mercato in 6 Regioni (Abruzzo, Molise, Lombardia, Emilia Romagna, Toscana e Veneto) a cura del concessionario aggiudicatario, Open fiber S.p.A. e della aggiudicazione provvisoria della seconda gara per altre 10 regioni (Piemonte, Valle D'Aosta, Liguria, Friuli Venezia Giulia, Umbria, Marche, Lazio, Campania, Basilicata, Sicilia) e della Provincia autonoma di Trento, nonché della prossima gara relativa alle Puglia, Calabria e Sardegna; il suddetto piano ha richiesto l'assegnazione di 2,2 miliardi per gli interventi di immediata attivazione e sono previsti ulteriori 1,3 miliardi per la rimanente parte; quanto alle « aree grigie » la Delibera CIPE, da un lato, ha assegnato 1,3 miliardi e approvato un ulteriore finanziamento pari a 2,1 miliardi,

infine, con riguardo al processo di trasformazione digitale della Pubblica Amministrazione, la Nota ricorda l'approvazione nel maggio 2017 del Piano Triennale per l'Informatica nella Pubblica amministrazione 2017-2019 che orienta i 4,6 miliardi di risorse stanziati affidando all'Agenzia per l'Italia Digitale la funzione di guida delle amministrazioni, nonché la deliberazione preliminare dello schema di decreto correttivo al Codice dell'Amministrazione Digitale, che contiene le misure normative di attuazione di molti dei progetti identificati nel Piano Triennale,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) richiamando il parere reso dalla Commissione Trasporti in sede di esame della legge di conversione del decreto-legge n. 91 del 2017, valuti la Commissione di merito l'opportunità di stimolare l'Esecutivo ad una applicazione più estensiva delle norme sulle ZES, aparendo queste

ultime uno strumento particolarmente efficace per il rilancio della competitività delle aree portuali;

b) con riguardo all'attuazione del piano di privatizzazioni, valuti la Commissione di merito l'opportunità di rappresentare l'esigenza di non perdere il controllo di impresa strategiche ma, anzi, di consolidare e valorizzare i risultati positivi

che sia il gruppo Ferrovie dello Stato sia Poste italiane Spa hanno conseguito negli ultimi anni, anche in ragione del loro assetto proprietario, proteggendo quelle esigenze pubbliche che la Commissione IX aveva già evidenziato nel parere sull'atto riguardante la prima tranche della privatizzazione di Poste Italiane Spa, con riferimento tanto al servizio universale quanto alla tutela del risparmio postale.

ALLEGATO 2

**Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2017.
(Doc. LVII, n. 5-bis, Allegati e Annesso).**

PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO M5S

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati, per le parti di competenza, la Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2017 (Doc. LVII, n. 5-bis, Allegati e Annesso),

premessi che:

nella Nota di aggiornamento si apprende con somma preoccupazione il ritardo nello stato di avanzamento dei lavori ricompresi tra gli interventi di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, individuati, con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce, soprattutto alla luce della grave situazione di insicurezza che interessa la tratta in oggetto;

a fronte di una situazione di ristrettezze economiche e di necessaria razionalizzazione delle risorse, risulta del tutto incomprensibile, anche alla luce delle recenti conclusioni espresse dal Governo francese che evidenziano la non sostenibilità economica dell'opera, la volontà da parte del Governo italiano di perseguire nella realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione considerato che si è ancora in una fase embrionale con il solo progetto definitivo approvato nel 2015 e il completamento, entro questo anno, del cunicolo esplorativo della Maddalena;

relativamente alla mobilità dolce si segnala come non sia stata ancora convocata la Conferenza Stato Regioni per il riparto delle risorse da destinare negli

anni 2016, 2017 e 2018, alla realizzazione di ciclovie turistiche, progettazione e sicurezza della ciclabilità cittadine;

sarebbe opportuno inoltre sbloccare la situazione relativa ai 15 milioni di euro destinati alla progettazione, realizzazione di ciclovie turistiche di ciclo stazioni nonché alla progettazione e realizzazione di interventi concernenti la sicurezza della ciclabilità cittadina di cui all'articolo 1, comma 144, della legge n. 232 del 2016;

il documento in esame ripercorre gli interventi adottati dal Governo in materia di trasporto pubblico locale. Si evidenzia come ancora una volta il Governo sia intervenuto, con il decreto-legge n. 50 del 2017, spingendo gli enti competenti a scegliere procedure competitive per l'affidamento dei servizi sfavorendo la gestione diretta o l'affidamento *in house*. Quest'ultima scelta solleva addirittura dei dubbi di legittimità dal punto di vista costituzionale perché analoga ad una norma contenuta nel decreto Madia servizi pubblici poi non più pubblicata in Gazzetta, a seguito della sentenza della Corte costituzionale. La ripresentazione dunque, sebbene sotto forma di disincentivo e di penalizzazione economica, sebbene non si traduca in un chiaro divieto di affidamento *in house*, rappresenta una forzatura rispetto alle disposizioni contenute nel regolamento CE n. 1370/2007;

il decreto-legge n. 50 del 2017, contiene disposizioni ulteriori riguardo la fusione tra Anas S.p.a. e il gruppo Ferrovie dello Stato. Nel merito continuiamo a ribadire la nostra più totale contrarietà a

questa operazione fortemente voluta dall'esecutivo esclusivamente per far uscire l'Anas dal perimetro della pubblica amministrazione, aggirando, così, il problema relativo ai 500 milioni di debito del gruppo. Questa operazione, però, sembra non aver considerato le problematiche che sorgeranno dal fatto che Anas non potrà più usufruire dei contributi a fondo perduto trasferiti dallo Stato e dovrà bensì fare affidamento su dei corrispettivi calcolati in base ad alcuni parametri come il

traffico effettivamente registrato sulla rete (in calo su molte tratte), il rispetto di costi e tempi degli investimenti (anche questi ultimi molto in ritardo) e le *performance* dei servizi. Analogamente, suddetta scelta risulta rischiosa anche per il gruppo Ferrovie dello Stato perché Anas ha ancora in attivo un contenzioso di circa 9 miliardi,

esprime

PARERE CONTRARIO.

ALLEGATO 3

**Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2017.
(Doc. LVII, n. 5-bis, Allegati e Annesso).**

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata, per le parti di competenza, la Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2017 (Doc. LVII, n. 5-bis, Allegati e Annesso),

premessi che la Nota presenta una revisione al rialzo delle stime sull'andamento dell'economia italiana per l'anno in corso e per il triennio successivo rispetto alle precedenti previsioni formulate nel DEF di aprile,

rilevato che, per quanto concerne gli aspetti di più diretto interesse della IX Commissione Trasporti:

la Nota rivede al ribasso l'obiettivo dei proventi da conseguire nell'anno in corso con l'attuazione del piano di privatizzazione, (0,2 per cento di PIL in luogo dello 0,3 preventivato per il 2017, stima comunque confermata per ciascuno dei prossimi anni), dando conto dello slittamento nella sua attuazione per i necessari aggiornamenti e analisi aggiuntive legati all'accorpamento di Anas in Ferrovie dello Stato e all'insediamento del nuovo vertice di Poste italiane – cui consegue la rivisitazione del piano industriale – che ne ha «*posto in stand by* la cessione di una ulteriore quota »;

con riferimento all'obiettivo della semplificazione amministrativa, viene menzionato il decreto legislativo n. 98 del 2017 di razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli che introduce, dal 1° luglio 2018, il documento unico di circolazione per gli autoveicoli;

nella Nota si evidenzia l'integrale riparto del Fondo investimenti, con una destinazione di oltre 19 miliardi in 15 anni per il finanziamento di interventi nei settori dei trasporti, viabilità, mobilità sostenibile, sicurezza stradale, riqualificazione e accessibilità delle stazioni ferroviarie, di cui una significativa quota (oltre 10 miliardi) riguardano investimenti nella rete ferroviaria;

la Nota si sofferma diffusamente su investimenti e innovazioni nel settore dei trasporti:

a) riferendo sullo sviluppo di sinergie tra ANAS S.p.A. e il gruppo Ferrovie dello Stato (FS), che permetteranno di aumentare gli investimenti di almeno il 10 per cento rispetto al 2016;

b) descrivendo le innovazioni normative per il Trasporto pubblico locale che sarà peraltro interessato dall'imminente emanazione, del Piano per la mobilità sostenibile che prevede un investimento pari a 6.167 milioni per il periodo 2019-2033 e dal decreto interministeriale sulla filiera del trasporto pubblico su gomma e sui sistemi intelligenti per il trasporto, per un finanziamento complessivo di circa 202 milioni;

c) ricordando le nuove disposizioni finalizzate ad innalzare gli standard di sicurezza del trasporto ferroviario, con un maggior coinvolgimento di Rete Ferroviaria italiana (RFI) nella gestione del patrimonio infrastrutturale;

d) richiamando le misure per l'incentivazione del traffico ferroviario

delle merci in ambito portuale e, in particolare, l'ulteriore finanziamento pari a 35 milioni per il 2018 per i progetti volti a potenziare la catena intermodale e i nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, nonché per i servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia (20 milioni per il 2018);

e) informando dell'assegnazione, con il decreto ministeriale 10 agosto 2017, di 660 milioni di euro per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario per il trasporto regionale o regionale metropolitano per il periodo 2017-2022;

f) ricordando l'adozione del primo Piano della Mobilità Turistica;

g) richiamando lo schema di decreto legislativo integrativo e correttivo del decreto legislativo n. 169 del 2016 di riforma delle autorità portuali, all'esame delle competenti Commissioni parlamentari;

viene posta in evidenza la prossima istituzione – a seguito della normativa introdotta con il decreto « Mezzogiorno », n. 91 del 2017 – delle Zone Economiche Speciali (ZES), concentrate nelle aree portuali e nelle aree ad esse economicamente collegate, con l'obiettivo di rilanciare la competitività dei porti delle Regioni meridionali, attraverso il riconoscimento di agevolazioni fiscali aggiuntive rispetto al regime ordinario del credito d'imposta, già assegnate con delibera CIPE del 7 agosto 2017;

analogamente, si segnala l'introduzione – nella legge annuale per il mercato e la concorrenza approvata lo scorso 2 agosto – di norme volte a aprire i mercati alla concorrenza e garantire i diritti dei consumatori, sia nel settore delle comunicazioni elettroniche, sia in materia di servizi postali, estendendo a tale ambito la disciplina del registro delle opposizioni e disponendo la cessazione della riserva legale a favore di Poste Italiane sulla notifica degli atti giudiziari e la consegna a mezzo posta delle notifiche di sanzione;

la Nota dà conto dell'avanzamento – nel quadro della Strategia italiana per la banda ultra larga – del piano per realizzazione della rete nelle c.d. aree a fallimento di mercato in 6 Regioni (Abruzzo, Molise, Lombardia, Emilia Romagna, Toscana e Veneto) a cura del concessionario aggiudicatario, Open fiber S.p.A. e della aggiudicazione provvisoria della seconda gara per altre 10 regioni (Piemonte, Valle D'Aosta, Liguria, Friuli Venezia Giulia, Umbria, Marche, Lazio, Campania, Basilicata, Sicilia) e della Provincia autonoma di Trento, nonché della prossima gara relativa alle Puglia, Calabria e Sardegna; il suddetto piano ha richiesto l'assegnazione di 2,2 miliardi per gli interventi di immediata attivazione e sono previsti ulteriori 1,3 miliardi per la rimanente parte; quanto alle « aree grigie » la Delibera CIPE, da un lato, ha assegnato 1,3 miliardi e approvato un ulteriore finanziamento pari a 2,1 miliardi,

infine, con riguardo al processo di trasformazione digitale della Pubblica Amministrazione, la Nota ricorda l'approvazione nel maggio 2017 del Piano Triennale per l'Informatica nella Pubblica amministrazione 2017-2019 che orienta i 4,6 miliardi di risorse stanziati affidando all'Agenzia per l'Italia Digitale la funzione di guida delle amministrazioni, nonché la deliberazione preliminare dello schema di decreto correttivo al Codice dell'Amministrazione Digitale, che contiene le misure normative di attuazione di molti dei progetti identificati nel Piano Triennale,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) richiamando il parere reso dalla Commissione Trasporti in sede di esame della legge di conversione del decreto-legge n. 91 del 2017, valuti la Commissione di merito l'opportunità di stimolare l'Esecutivo ad una applicazione più estensiva anche con riguardo a ciascuna realtà regionale delle norme sulle ZES, apparendo

queste ultime uno strumento particolarmente efficace per il rilancio della competitività delle aree portuali;

b) con riguardo all'attuazione del piano di privatizzazioni, valuti la Commissione di merito l'opportunità di rappresentare l'esigenza di non perdere il controllo di imprese strategiche ma, anzi, di consolidare e valorizzare i risultati positivi che sia il gruppo Ferrovie dello Stato sia Poste italiane Spa hanno conseguito negli ultimi anni, anche in ragione del loro

assetto proprietario, proteggendo quelle esigenze pubbliche che la Commissione IX aveva già evidenziato nel parere sull'atto riguardante la prima tranche della privatizzazione di Poste Italiane Spa, con riferimento tanto al servizio universale quanto alla tutela del risparmio postale;

c) valuti altresì la Commissione di merito l'opportunità di orientare il Governo ad incentivare il volume degli investimenti sulle infrastrutture ferroviarie delle regioni meridionali del Paese.