

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2018. Doc. LVII, n. 1-bis, Annesso e Allegati (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	146
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	148
ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di parere del Gruppo PD</i>)	150

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la <i>governance</i> dell'infrastruttura ferroviaria. Atto n. 40 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	147
ALLEGATO 3 (<i>Parere approvato</i>)	152
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	147

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 10 ottobre 2018. – Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Michele Dell'Orco.

La seduta comincia alle 13.10.

Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2018.

Doc. LVII, n. 1-bis, Annesso e Allegati.
(Parere alla V Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame della nota di aggiornamento, rinviato nella seduta del 9 ottobre.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che il relatore ha predisposto una proposta di parere (*vedi allegato 1*) ed il gruppo del Partito democratico ha presentato una proposta alternativa di parere sul documento in esame (*vedi allegato 2*).

Massimiliano CAPITANIO (Lega), *relatore*, illustra una proposta di parere favorevole con alcune osservazioni.

Con riferimento alla proposta alternativa di parere elaborata dal Partito democratico, osserva come essa si basi su di una filosofia del tutto opposta e quindi difficilmente recepibile nella proposta di parere da lui elaborata. Al riguardo ribadisce che la manovra in discussione e quindi i contenuti della NADEF predisposta dal Governo presenta caratteri decisamente innovativi che giudica assai positivi, ritenendo del tutto inopportuna la posizione

espressa dai rappresentanti di Banca d'Italia innanzi alla V Commissione Bilancio sul documento in esame.

Luciano PIZZETTI (PD) sottolinea come la proposta alternativa di parere predisposta dal gruppo del Partito democratico non è integrabile con i contenuti di quella del relatore. Tale circostanza è peraltro ovvia dal momento che la NADEF deve prevedere le linee di indirizzo di politica economica del Governo.

Ribadisce pertanto un giudizio negativo da parte del suo gruppo, essendo oltretutto evidente che sulle principali interventi in tema di infrastrutture nella NADEF non sono previste, al momento, risorse finanziarie aggiuntive. In particolare, stigmatizza la previsione di ulteriori analisi costi-benefici relative ad opere strategiche già da tempo iniziate. Evidenzia sul punto anche un problema di contraddittorietà dal momento che il documento in esame prevede esplicitamente l'intenzione del Governo di completare gli investimenti strategici già avviati.

Nicola STUMPO (LeU), rileva come i dati economici programmatici esposti dalla NADEF siano evidentemente frutto di una precisa scelta politica e si basano su ipotesi tutt'altro che certe, come per esempio quella relativa al tasso di crescita del PIL. Non ritenendo necessario entrare nel merito dei singoli interventi previsti, dichiara quindi il voto contrario del suo gruppo sulla proposta di parere predisposta dal relatore.

Il Sottosegretario Michele DELL'ORCO esprime parere favorevole sulla proposta di parere elaborata dal relatore.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni del relatore (*vedi allegato 1*).

Alessandro MORELLI, *presidente* avverte che a seguito dell'approvazione della proposta di parere del relatore deve con-

siderarsi preclusa la proposta alternativa di parere presentata dal gruppo del Partito democratico.

La seduta termina alle 13.25.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 10 ottobre 2018. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Michele Dell'Orco.

La seduta comincia alle 13.25.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria.

Atto n. 40.

(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 legislativo all'ordine del giorno, rinviato, da ultimo, nella seduta del 9 ottobre 2018.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che nella seduta di ieri il relatore ha illustrato una proposta di parere favorevole con osservazioni.

La Commissione approva la proposta di parere formulata dal relatore (*vedi allegato 3*).

La seduta termina alle 13.30.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.30 alle 13.40.

ALLEGATO 1

**Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2018
(Doc. LVII, n. 1-bis, Annesso e Allegati).**

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 2018 (Doc. LVII, n. 1-bis, Annesso e Allegati),

rilevato che:

la nota di aggiornamento stima una maggiore crescita del PIL rispetto allo scenario tendenziale, con un aumento dell'1,5 per cento nel 2019, dell'1,6 per cento nel 2020 e dell'1,4 nel 2021, grazie soprattutto alla politica di spesa per investimenti pianificata dal Governo, che coinvolgerà non solo il settore pubblico ma anche quello privato, creando un circolo virtuoso tra i due;

il programma nazionale di riforma (PNR) evidenzia l'importanza di investire sull'innovazione e sulla tecnologia, sull'offerta di servizi e sulla penetrazione della banda larga e ultralarga, oltre che sui servizi *wireless* per recuperare un gap consistente sul digitale, prevedendo inoltre un aumento degli investimenti pubblici e privati nell'intelligenza artificiale e nelle tecnologie strettamente connesse;

per quanto riguarda lo sviluppo del 5G, il PNR sottolinea l'impegno nella sperimentazione, adozione e rilascio di nuovi servizi e, in prospettiva, di piattaforme digitali di nuova generazione, richiamando la positiva conclusione della procedura di gara per l'assegnazione delle frequenze, che ha assicurato un introito di oltre 6,5 miliardi di euro;

il piano nazionale di riforma evidenzia l'intenzione di dare priorità a piccole opere diffuse di manutenzione delle opere esistenti, con particolare attenzione a viabilità e sicurezza di ponti, gallerie e strade interne, nonché ad alcuni obiettivi primari in materia di integrazione tra forme di mobilità locale e regionale, di sicurezza stradale e di promozione della mobilità sostenibile; lo *shift* modale potrà essere favorito anche con riguardo alla promozione, soprattutto nei grandi centri urbani, dell'uso della bicicletta;

al fine di adeguare l'infrastruttura ferroviaria regionale, è prevista una stretta collaborazione con le Regioni ma anche la possibilità, coerentemente con quanto prevede la vigente normativa, di affidare a Rete Ferroviaria Italiana (RFI) alcuni tratti oggi gestiti dalle Regioni stesse;

per il trasporto pubblico locale, occorre fissare *standard* minimi di efficienza e di qualità su base nazionale, anche attraverso il rinnovo del parco mezzi di autobus e treni e rafforzando la collaborazione con l'Autorità per la regolazione dei trasporti;

in relazione allo scambio modale nei porti, oltre al potenziamento delle infrastrutture di adduzione e di ultimo miglio da parte di Rete Ferroviaria Italiana ed ANAS, risulta necessario investire risorse per le aree retroportuali per lo sdoganamento delle merci *in loco* e il trasbordo su altre modalità;

nel settore dell'autotrasporto, sono previste sovvenzioni alle imprese per com-

pensarle della differenza tra la tassazione vigente in Italia sul gasolio da autotrazione rispetto ad altri Paesi europei;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) si valuti l'opportunità di prevedere il rafforzamento del sistema di incentivazione per la sostituzione dei veicoli inquinanti, tenuto anche conto delle limitazioni permanenti alla circolazione recentemente introdotte nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, che stanno causando pesanti disagi a cittadini e piccole e medie imprese;

b) nel rispetto di quanto previsto a livello europeo e recepito a livello italiano con il documento recante la Strategia italiana per la banda ultralarga, è particolarmente importante che l'intervento pubblico volto a promuovere lo sviluppo della banda ultralarga sul territorio:

1) mantenga il pieno rispetto del principio di « neutralità tecnologica », facendo sì che gli operatori TLC possano avvalersi delle soluzioni tecnologiche che ritengono più adeguate per garantire servizi a banda ultra larga ai clienti finali in maniera quanto più efficiente possibile, sia in termini di costi che di tempi di realizzazione;

2) presti una specifica attenzione alle aree grigie di prossima programmazione. Occorre che gli investimenti pubblici siano modulati sia in base al sistema informativo nazionale federato delle infrastrutture (SINFI) che svolge le funzioni di « catasto delle infrastrutture » sia in base alla copertura effettiva, al fine di evitare fenomeni di spiazamento o sovrapposizione con gli investimenti privati;

c) al fine di ridurre il tasso di motorizzazione complessivo con spostamenti di quote modali verso altre modalità di trasporto e di assicurare il potenziamento dell'integrazione delle varie modalità di trasporto per realizzare una effettiva intermodalità, sia valutata l'adozione delle seguenti misure:

1) incremento delle risorse in dotazione al fondo statale per il trasporto pubblico locale al fine di aumentare l'offerta di mobilità alternativa al trasporto privato motorizzato, anche prevedendo un piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture per tram e metropolitane, il completamento dell'elettrificazione delle tratte ferroviarie o la loro alimentazione a idrogeno e la chiusura dei passaggi a livello, agevolando le amministrazioni locali;

2) aumento degli investimenti sul rinnovamento del materiale rotabile per i collegamenti non a mercato a media/lunga percorrenza, in controtendenza rispetto al passato, che ha visto tagli ingenti, dando così maggiore impulso all'inversione di rotta già avviata con il CdP-S 2017-2026;

3) incentivi alla rottamazione di auto anche senza nuovo acquisto;

4) previsione nel contratto di servizio con le imprese ferroviarie del trasporto con bici al seguito a tariffa agevolata su tutto il territorio nazionale, destinando risorse stabili per la mobilità ciclistica e la moderazione del traffico, prevedendo criteri premiali nell'assegnazione di risorse per gli enti locali che realizzano lo *shift* modale;

5) conferma degli incentivi *ferrobonus*, sconto pedaggio e *marebonus* per aiutare le imprese a destinare il trasporto merci a modalità alternativa al trasporto su gomma.

ALLEGATO 2

**Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2018
(Doc. LVII, n. 1-bis, Annesso e Allegati).**

PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO PD

La IX Commissione

esaminata, per le parti di competenza, la Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2018,

premessi che:

la presente Nota è stata trasmessa alle Camere con estremo ritardo, contravvenendo al termine del 27 settembre previsto dall'articolo 7, comma 2, lettera *b*), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, e determinando, conseguentemente, una compressione del tempo necessario per l'esame parlamentare del documento;

la Nota desta forti preoccupazioni per il futuro del paese perché presenta una errata strategia di rafforzamento dell'economia nazionale, peggiora la nostra esposizione agli effetti dell'instabilità finanziaria, non determinata dai solidi fondamentali economici dell'Italia ma dalla scarsa credibilità internazionale del Governo, e rischia di compromettere la fiducia faticosamente acquisita grazie ai Governi della scorsa legislatura che ha consentito di percorrere dal 2014 un chiaro sentiero di ripresa caratterizzato da tassi di crescita del PIL sempre maggiori e una costante diminuzione del debito pubblico;

la Nota propone un quadro di finanza pubblica imprudente e difficilmente sostenibile, anche perché corredato da strumenti di politica economica, finanziati in *deficit* nonostante siano stati presentati per anni come dotati di adeguata copertura finanziaria, ancora non definiti nel dettaglio ma che non sembrano in grado

di garantire i previsti risultati di crescita, stimati nell'1,5 per cento per il 2019, 1,6 per cento per il 2020 e 1,4 per cento per il 2021, come confermato da tutti i previsori internazionali, a partire dal FMI che ha rivisto al ribasso le prospettive di crescita per il nostro paese;

i giudizi forniti non solo da settori del mondo economico e produttivo e del lavoro ma soprattutto da organismi indipendenti come Bankitalia e l'Ufficio parlamentare per il bilancio confermano gli elementi di preoccupazione richiamati in premessa;

nell'ambito di un attento approfondimento delle parti di competenza in materia di trasporti e mobilità non si possono non evidenziare profondi limiti di impostazione;

il documento in esame si limita ad una generica e non puntuale indicazione di presunti obiettivi in materia di trasporto pubblico locale, mobilità sostenibile, veicoli elettrici, aeroporti, ferrovie, autotrasporto;

anche il riferimento alla cifra di 1,5 miliardi di euro per la messa in sicurezza e la manutenzione di opere infrastrutturali quali ponti, viadotti, gallerie è del tutto insufficiente anche a fronte delle crescenti proteste da parte dei vari soggetti istituzionali chiamati a censire suddetti manufatti, in particolare dall'ANCI;

il sistematico richiamo all'analisi sui costi benefici in merito alla realizzazione delle grandi opere (TAV, Terzo Valico dei Giovi, Gronda di Genova solo per citarne

alcune) dimostra ancora una volta la chiara volontà del Governo di paralizzare lo stato di avanzamento di importantissime opere infrastrutturali per meri motivi ideologici;

la perplessità sulla effettiva centralità della questione trasporti è dimostrata anche dall'assenza di un collegato alla decisione di bilancio proprio in materia di trasporti;

tale esclusione assume il profilo di una esplicita scelta « politica » da parte del governo che, escludendo il settore infrastrutturale e dei trasporti dalle linee di intervento, pregiudica una leva importante per lo sviluppo del Paese;

la mancata previsione di uno specifico disegno di legge collegato in materia pone, inoltre, interrogativi anche rispetto agli annunciati e mai pervenuti interventi di adeguamento del codice della strada, anche in riferimento a delicatissime questioni che riguardano la sicurezza stradale come ad esempio l'inasprimento sanzionatorio per infrazioni legate all'uso dei cellulari durante la guida;

la crisi del settore del trasporto pubblico locale in tutto il Paese ed in particolare in alcune realtà a partire dalla città di Roma Capitale, con quotidiani disservizi, avrebbe meritato ben altra risposta nel documento in esame, anche a conferma degli impegni assunti in termini di investimento da parte dei precedenti governi;

il semplice richiamo al ruolo del settore aeroportuale è insufficiente a delineare scelte strategiche sul piano pluriennale, considerata la delicata fase che sta attraversando il settore anche in rela-

zione ad alcuni elementi di rilevante problematicità emersi nel corso della recente audizione svolta dal Presidente ENAC, senza trascurare le criticità che si addensano sul futuro di Alitalia come emerso in questi giorni;

non viene fatta alcuna menzione circa le linee di indirizzo che invece sistematicamente da parte del Governo si palesano attraverso i mezzi di comunicazione come nel caso di una possibile partnership tra FS e Alitalia così come non vi è menzione dell'annunciata e assolutamente incomprensibile separazione tra FS e Anas;

in tema di investimenti infrastrutturali manca il richiamo all'obbligo del 34 per cento di investimenti da riservare al Mezzogiorno;

sulla portualità si registra un preoccupante silenzio sulle scelte di indirizzo per i prossimi anni per i nostri terminal come testimonia l'assenza all'interno del documento di qualsiasi riferimento per Gioia Tauro, il progetto Darsena Europa e il Porto di Livorno, così come per le ZES nel Mezzogiorno;

assente del tutto è la questione delle piattaforme logistiche e del trasporto legato *all'e-commerce*;

non si intravedono, infine, scelte strategiche in relazione all'alfabetizzazione digitale e al rafforzamento del processo di progressivo ampliamento della platea digitalizzata per l'accesso ai servizi,

esprime

PARERE CONTRARIO.

ALLEGATO 3

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (Atto n. 40).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni,

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria (atto n. 40);

premesso che tale direttiva, insieme ai due regolamenti (UE) 2337/2016 e (UE) 2338/2016, che riguardano, rispettivamente, la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie e i servizi di trasporto di passeggeri, costituisce il cosiddetto « pilastro politico » – volto ad incidere sull'assetto del comparto – del « quarto pacchetto ferroviario », cioè dell'insieme di misure elaborate a livello europeo a partire dal 2013 ai fini del completamento dello spazio ferroviario unico;

considerato che l'Italia, sul piano della liberalizzazione del trasporto ferroviario ad alta velocità, si era già posta come avanguardia nel panorama dell'Unione europea;

valutato come, in linea con le previsioni normative europee, lo schema in esame: da un lato, introduce norme per aumentare l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura, assicurare la parità di accesso, promuovere il coordinamento tra il gestore e gli operatori ferroviari e la cooperazione transfrontaliera tra gestori; dall'altro, mira a rafforzare l'apertura del

mercato ferroviario, con specifico riferimento alla possibilità di accesso ai servizi di trasporto di passeggeri per tutte le imprese ferroviarie, a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie, con l'unico limite dell'eventuale compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio in essere;

condivisi il superamento della distinzione tra licenza europea e licenza nazionale e l'ulteriore ampliamento del diritto di accesso ai servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità;

rilevato come le disposizioni in materia di trasparenza finanziaria trovino un riscontro testuale nel nuovo articolo 7-*quinquies* della direttiva 2012/34 così come introdotto dalla direttiva 2016/2370, ovvero, quanto ai commi 2 e 3 del nuovo articolo 11-*quater* del decreto legislativo n. 112 del 2005, nei « considerando » n. 17 e n. 18, e che ogni intervento normativo al riguardo debba comunque richiamarsi al principio della tutela della concorrenza che informa di sé la direttiva stessa;

tenuto conto delle questioni emerse nel corso delle audizioni informali svolte dalla Commissione in occasione dell'esame dell'atto,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento all'articolo 7, che sostituisce l'articolo 11 del decreto legisla-

tivo n. 112 del 2015, nel valutare positivamente le disposizioni introdotte, al fine di tutelare pienamente la concorrenza nel mercato ferroviario, si raccomanda una costante attenzione affinché sia garantita l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura, in aderenza al dettato della direttiva europea, recepita dallo schema di decreto;

b) sempre con riferimento all'articolo 7, appare opportuno prolungare da 180 a 360 giorni dall'entrata in vigore del decreto il termine previsto dal comma 11 del nuovo articolo 11 del decreto legislativo n. 112 del 2015, entro il quale i gestori delle infrastrutture regionali devono risultare entità giuridicamente distinte rispetto alle imprese che svolgono le prestazioni di servizi di trasporto sulle medesime reti;

c) con riferimento all'articolo 8, che introduce, tra gli altri, l'articolo 11-*quinquies* nel decreto legislativo n. 112 del 2015, appare opportuno completare il re-

cepimento di quanto disposto dalla direttiva in materia di meccanismi di coordinamento (nuovo articolo 7-*sexies* della direttiva 2012/34), con l'introduzione, al comma 1, di una ulteriore lettera del seguente tenore: « qualsiasi altra questione relativa alle condizioni di accesso, all'uso dell'infrastruttura e alla qualità dei servizi del gestore dell'infrastruttura »;

d) con riferimento all'articolo 11, che introduce l'articolo 13-bis nel decreto legislativo n. 112 del 2015, pur valutando positivamente l'istituzione di un sistema comune d'informazione e di emissione di biglietti, si ritiene necessario che nella fase attuativa si proceda ad ulteriori approfondimenti e ad un'apposita analisi costi-benefici (anche con l'effettuazione di esperimenti pilota, in specifici ambiti territoriali), nella prospettiva di un sistema che includa l'intera offerta ferroviaria anche regionale, valutando l'opportunità di estenderlo ad altre modalità di trasporto.