

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO:

Variazione nella composizione della Commissione	85
Schema di decreto legislativo recante riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica. Atto n. 3 (Rilievi alla I Commissione) (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	85

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizioni nell'ambito dell'esame, in sede di deliberazione di rilievi, dello schema di decreto legislativo recante riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica (Atto n. 3).	
Audizione informale di rappresentanti di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl autoferrotranvieri e Faisa Cisl	89
Audizione informale di rappresentanti di AGENS – Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi, ANAV – Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori e ASSTRA – Associazione Trasporti	89

SEDE CONSULTIVA:

Sulla pubblicità dei lavori	89
DL 173/2022: Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri. C. 547 Governo (Parere alla I Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	89
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	91

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 23 novembre 2022. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 12.

Variazione nella composizione della Commissione.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il deputato Alessandro SORTE, appartenente al Gruppo Forza Italia–Berlusconi presidente-PPE, è entrato a far parte della Commissione e ha cessato di farne parte la

deputata Deborah BERGAMINI, appartenente al medesimo Gruppo.

Schema di decreto legislativo recante riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

Atto n. 3.

(Rilievi alla I Commissione).

(*Esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del Regolamento, e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, desidera innanzitutto richiamare l'*iter* che ha

portato alla redazione del provvedimento in esame. Esso nasce infatti da un'ampia discussione svoltasi presso questo ramo del Parlamento nel corso della scorsa legislatura sul disegno di legge « concorrenza » (divenuto poi legge n. 118 del 2022), esaminato in Commissione mentre era aperta la crisi del Governo Draghi ed esaminato in Assemblea quanto tale crisi si era consumata.

Con riferimento all'articolo 9 del disegno di legge « concorrenza », che nel suo testo iniziale di fatto imponeva che nel trasporto pubblico locale si dovesse andare a gara, ricorda che in sede di esame vi era stata una discussione che aveva coinvolto tutti i gruppi e che aveva portato all'approvazione, con la sola contrarietà del gruppo di Italia Viva, di un emendamento che, recependo quanto disposto dal Regolamento (CE) 1370/2007, consentiva di esercitare il trasporto pubblico locale anche attraverso altre due modalità. Ricorda inoltre che erano stati proprio gli enti locali e le organizzazioni operanti nel settore del trasporto pubblico locale a sollecitare tale intervento, evidenziando come le previste modalità di affidamento fossero già da tempo ammesse dall'Unione europea.

Alla luce del quadro richiamato, sottolinea inoltre come non sia stata ancora raggiunta la prescritta intesa in sede di Conferenza unificata, ritenendo fondamentale anche ascoltare la voce degli enti territoriali.

Passando più dettagliatamente il contenuto dello schema di decreto, rileva che l'esame da parte della Commissione, assegnato in via primaria alla Commissione Affari costituzionali, è limitato alle parti relative al trasporto pubblico locale e agli impianti a fune.

Richiamando per un esame più approfondito la documentazione predisposta dagli uffici fa presente che l'articolo 32 reca norme di coordinamento tra la disciplina generale dettata dal decreto legislativo e il settore specifico del trasporto pubblico locale. È stabilito, in via generale, che anche al trasporto pubblico locale si applicano i principi di sussidiarietà, sostegno agli utenti e adempimento degli oneri di servizio pub-

blico previsti dal titolo III del decreto legislativo proposto: Si applica altresì, l'articolo 14 sui criteri di scelta del modo di gestione del servizio. Si precisa inoltre che si applicano gli articoli 29, 30 e 31, relativi alla necessaria previsione di procedure di composizione stragiudiziale delle liti (con il rinvio al codice del consumo, decreto legislativo n. 206 del 2005), alla verifica periodica dell'andamento del servizio e alla trasparenza.

Richiama in proposito una lettura congiunta dell'articolo 8 della legge sulla concorrenza (n. 118 del 2022) – che reca la delega sui servizi pubblici che qui viene esercitata e dell'articolo 9, che inerisce più direttamente al pubblico locale e che è stato oggetto di ampio dibattito in sede referente, nella scorsa legislatura. Il trasporto pubblico locale – servizio pubblico da ricondursi al diritto di circolazione e di soggiorno di cui all'articolo 16 della Costituzione (d'ora innanzi: diritto alla mobilità) – è stato oggetto, sull'arco degli anni, di ampi studi e riflessioni (come si evince anche dal Considerando 7 del regolamento 2007/1370/CE). In tempi più recenti e dopo l'emanazione del citato regolamento 2007/1370/CE è stato istituito – con la legge finanziaria per il 2008 (articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007) – l'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL, cui partecipano i rappresentanti dei Ministeri competenti, delle regioni e degli enti locali, al fine di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico, correlati a quelli regionali, e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma.

Sottolinea che i lavori preparatori dell'articolo 9 della legge n. 118 del 2022 rivelano il rilievo assunto dall'interpretazione del citato regolamento 2007/1370/CE, il quale prevede tre modalità di gestione del servizio del trasporto pubblico locale: la gestione diretta dell'ente pubblico territoriale; l'affidamento diretto; la messa a gara. La scelta tra questi metodi è assunta a seconda del livello di equilibrio che i Paesi membri intendano stabilire tra le esigenze di assicurare il diritto alla mobilità e quelle

della concorrenza, funzionali al mercato interno.

Rammenta che l'ordinamento italiano appariva impostato sull'affidamento con gara pubblica. Tale opzione risulta dal decreto-legge n. 50 del 2017; esso infatti: da un lato, ha novellato l'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011 (c.d. Salva Italia) in ordine ai compiti dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), prevedendo che esso approvi gli schemi dei contratti di servizio per il trasporto pubblico locale nei casi sia di affidamento diretto a società *in house*, sia di gara pubblica (comma 2, lett. f), periodi secondo e terzo); dall'altro, ha inciso sul concorso finanziario dello Stato agli enti locali e territoriali per il trasporto pubblico locale.

Osserva che proprio tale concorso finanziario – in larga misura – costituisce un temperamento alla scelta di propendere per il sistema delle gare pubbliche ed è giustificato dalla considerazione che il diritto alla mobilità rientra tra le prestazioni essenziali, cui deve essere assicurato su tutto il territorio nazionale un livello minimo uniforme (esso rientra, in definitiva, tra i LEP). Il decreto-legge n. 95 del 2012 ha dunque istituito (all'articolo 16-bis) il Fondo per il predetto concorso finanziario. A tal proposito, l'articolo 27, comma 2, lett. d), del citato decreto-legge n. 50 del 2017 prevede una riduzione in ciascun anno delle risorse del Fondo da trasferire alle regioni, qualora i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'ART adottate ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f) del decreto-legge n. 201 del 2011.

Fa presente che l'entrata in vigore di questo sistema di penalizzazione per gli enti che non mettono a gara il servizio di TPL – tuttavia – è stata più volte differita (da ultimo, con il decreto-legge n. 183 del 2020).

Con il più volte citato articolo 9 della legge n. 118 del 2022, è stato – sì – riavviato il meccanismo delle decurtazioni ai trasferimenti alle Regioni ma è stato chiarito nuovamente che i servizi di trasporto pubblico locale e regionale possono (ma non debbono) essere oggetto di procedure di evidenza pubblica. Il riferimento alle « procedure conformi » alla normativa eurounitaria di cui all'articolo 9 significa che alle stazioni appaltanti pubbliche italiane è lasciata la scelta di quale percorrere tra le tre strade consentite dal citato Regolamento (CE), senza imporre a priori l'evidenza pubblica. Per concludere su questa disposizione, il comma 2 puntualizza ciò che già era chiaro dall'articolo 9 della citata legge n. 118 (vale a dire la possibilità di scelta entro la gamma prevista dal diritto dell'UE) e che – trovando applicabilità i commi 2 e 3 dell'articolo 14 – ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio e della definizione del rapporto contrattuale, l'ente locale e gli altri enti competenti tengono di regola conto: delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali; della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l'ente locale e per gli utenti, dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili; nonché dei risultati dell'eventuale gestione precedente del servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati; dei dati e delle informazioni che emergono dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30.

Osserva che il comma 3 statuisce poi che occorre tener conto della disciplina di settore su tre versanti. Circa le tutele sociali di cui all'articolo 20, appare che – allorché il servizio di trasporto pubblico locale sia messo effettivamente a gara – può trovare ingresso il principio di cui all'articolo 20, secondo cui i bandi di gara, gli avvisi o la deliberazione di cui all'articolo 17, comma 2, assicurano, nel rispetto del principio di proporzionalità, un'ade-

guata tutela occupazionale del personale impiegato nella precedente gestione, anche mediante l'impiego di apposite clausole sociali, secondo la disciplina in materia di contratti pubblici (decreto legislativo n. 50 del 2016). Nel silenzio della relazione governativa, potrebbe apparire che le clausole sociali di cui al codice degli appalti – i cui contenuti, tuttavia, potrebbero non essere sempre identici – costituiscano il livello minimo di tutela mentre la normativa di settore potrebbe offrire un grado di protezione occupazionale più elevato; circa le disposizioni del titolo II, parrebbe che il richiamo alla normativa di settore significhi che restano ferme le competenze dell'ART e che non possa trovare applicazione l'articolo 8, che inerisce ai servizi pubblici non di rete; circa le disposizioni del titolo IV, la vigente disciplina di settore sembra evocare la necessità di tener presente la natura del TPL. Ritiene necessario un chiarimento del Governo circa il quadro normativo che si intende delineare.

Sottolinea che ai sensi del comma 4, l'articolo 14 dello schema qui illustrato – a eccezione dei suoi commi 2 e 3 – non si applica ai seguenti segmenti di pubblico locale, gestiti direttamente dal MIT: le ferrovie già oggetto di gestione commissariale e poi assegnate al MIT, ai sensi dell'articolo 21, comma 5, del decreto-legge n. 98 del 2011 (convertito nella legge n. 111 del 2011); il trasporto sui laghi Maggiore, Garda e Como, ai sensi della legge n. 614 del 1957. Rileva che, dato che il comma 4 si riferisce a gestioni dirette da parte del MIT, si potrebbe valutare l'opportunità di sopprimere l'eccezione dei commi 2 e 3 dall'esclusione dell'applicazione dell'articolo 14.

Venendo all'articolo 35, segnala che esso esclude gli impianti di trasporti a fune per la mobilità turistico-sportiva in aree montane dal campo di applicazione del decreto. La disciplina della gestione e dell'esercizio dei predetti impianti è, in massima parte, rimessa alla disciplina delle regioni e delle Province autonome. L'autonomia nella regolazione si riflette nella diversità delle scelte operate in punto, per tutti, di qualificazione del servizio come servizio di trasporto pubblico locale soggetto ai relativi

oneri di servizio pubblico o meno, o, ancora, di determinazione delle modalità di affidamento e gestione del servizio. Il tema è stato comunque oggetto di diversi interventi normativi, nel corso della XVIII legislatura, anche in relazione alla situazione derivante dalla diffusione del virus COVID-19.

Si riserva infine di formulare i rilievi sul provvedimento, a suo avviso numerosi, solo al termine del ciclo di audizioni, valutando eventualmente la possibilità di ampliare il numero dei soggetti da audire.

Giulia PASTORELLA (A-IV-RE) chiede chiarimenti circa le modalità di affidamento previste dal Regolamento (CE) 1370/2007.

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, nel ricordare che le modalità previste sono quelle della messa a gara, dell'affidamento diretto e della gestione *in house*, rammenta che l'ultima legge sulla concorrenza risponde a quanto richiesto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). Nel ribadire quanto avvenuto nella precedente legislatura nel corso dell'esame del disegno di legge « concorrenza », ricorda inoltre che nel corso delle discussioni, anche informali, sull'emendamento all'articolo 9 voluto dai Gruppi della Commissione Trasporti, il rappresentante del Governo presente non apparteneva al Ministero delle infrastrutture, bensì alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Sottolineando infine come la Commissione sia chiamata ad esaminare la declinazione di alcuni articoli della citata legge sulla concorrenza così controversi, ritiene che il suo compito sia ora quello di valutare se il testo in esame corrisponda o meno alla discussione parlamentare già svolta.

Andrea CAROPPO (FI-PPE) chiede che l'*iter* dell'esame della legge n. 118 del 2022 sia posto a disposizione dei commissari.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, nell'accogliere la richiesta del collega, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.15.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 23 novembre 2022.

Audizioni nell'ambito dell'esame, in sede di deliberazione di rilievi, dello schema di decreto legislativo recante riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica (Atto n. 3).

Audizione informale di rappresentanti di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl autoferrottravvieri e Faisa Cisl.

L'audizione informale è stata svolta dalle 12.15 alle 13.30.

Audizione informale di rappresentanti di AGENS – Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi, ANAV – Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori e ASSTRA – Associazione Trasporti.

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.15 alle 15.10.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 23 novembre 2022. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 15.30.

Sulla pubblicità dei lavori.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che è stato chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

DL 173/2022: Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri.

C. 547 Governo.

(Parere alla I Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Carmine Fabio RAIMONDO (FDI), *relatore*, riferisce che la Commissione è chiamata a esaminare, ai fini dell'espressione del parere alla I Commissione Affari costituzionali, il disegno di legge C. 547, di conversione del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173.

Rileva in primo luogo come la premessa normativa del provvedimento risieda nell'articolo 95, terzo comma, della Costituzione, il quale riserva alla legge l'ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri e la determinazione del numero, delle attribuzioni e dell'organizzazione dei ministeri.

Ricordato che il decreto in esame interviene dunque al fine di riordinare le attribuzioni dei ministeri dopo l'insediamento del nuovo Governo, precisa che il Governo Meloni ha inteso definire l'identità del nuovo esecutivo anche attraverso il cambio di denominazione di alcuni ministeri, identificando così in modo chiaro l'orientamento della propria azione politica anche con un segnale di discontinuità rispetto al passato. Il cambio di denominazione non è pertanto solo un dato formale, ma comporta l'adeguamento dell'organizzazione ministeriale all'attribuzione o al venir meno di alcune competenze.

Dopo aver fatto presente che si soffermerà in particolare sulle disposizioni di interesse della Commissione, evidenzia che in primo luogo, il decreto-legge, fermo restando il numero complessivo dei ministeri pari a 15, modifica la denominazione di 5 di essi, tra cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che torna ad assumere la denominazione di « Ministero delle infrastrutture e dei trasporti », che aveva precedentemente all'insediamento del Governo Draghi (articolo 1, comma 1, lett. *d*), e art. 5).

L'articolo 2, comma 3, interviene invece sulla disciplina del Comitato interministeriale per la transizione digitale, istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, al fine di prevedere che il Comitato sia presieduto, in alternativa al Presidente del Consiglio dei ministri, non già dal Ministro delegato per l'innovazione tecnologica – del quale non è più prevista l'isti-

tuzione – bensì dalla Autorità delegata per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale, ove nominata.

L'articolo 8 ricomprende – tra le funzioni di governo esercitabili dall'Autorità delegata in materia di informazione per la sicurezza – le funzioni di Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, con funzioni di Segretario del medesimo Consiglio.

Ricorda in proposito che, in materia di informazione per la sicurezza dello Stato e di cybersicurezza, il Presidente del Consiglio – al quale spetta l'alta direzione e la responsabilità generale delle relative politiche – può delegare funzioni che non gli siano attribuite in via esclusiva. Tale delega può essere conferita esclusivamente ad un Ministro senza portafoglio o ad un Sottosegretario di Stato, il quale diviene così « Autorità delegata ». Secondo la disciplina previgente, l'Autorità delegata non poteva esercitare funzioni di governo ulteriori rispetto a quelle delegate dal Presidente del Consiglio dei Ministri in materia appunto di informazione per la sicurezza della Repubblica e di cybersicurezza.

L'articolo 12 disciplina infine gli interventi in capo al Presidente del Consiglio dei ministri in materia di politiche del mare e l'istituzione del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), introducendo un nuovo articolo 4-*bis* nel decreto legislativo recante l'ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri (decreto legislativo n. 303 del 1999).

In particolare, al Presidente del Consiglio dei ministri sono attribuite le funzioni di coordinamento, indirizzo e promozione dell'azione del Governo con riferimento alle politiche del mare (comma 1).

Viene dunque istituito il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), a cui è assegnato il compito di assicurare, ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, il coordinamento e la definizione degli indirizzi strategici delle politiche del mare (comma 2). Il CIPOM provvede all'elaborazione e all'approvazione del Piano del mare, con ca-

denza triennale, contenente gli indirizzi strategici in materia di:

a) tutela e valorizzazione della risorsa mare dal punto di vista ecologico, ambientale, logistico, economico;

b) valorizzazione economica del mare, con particolare riferimento all'archeologia subacquea, al turismo, alle iniziative a favore della pesca e dell'acquacoltura e dello sfruttamento delle risorse energetiche;

c) valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale;

d) promozione e coordinamento delle politiche volte al miglioramento della continuità territoriale da e per le isole, al superamento degli svantaggi derivanti dalla condizione insulare e alla valorizzazione delle economie delle isole minori;

e) promozione del sistema-mare nazionale a livello internazionale, in coerenza con le linee di indirizzo strategico in materia di promozione e internazionalizzazione delle imprese italiane;

f) valorizzazione del demanio marittimo, con particolare riferimento alle concessioni demaniali marittime per finalità turistico ricreative (comma 3).

Viene poi definita la composizione del CIPOM, presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri o dal Ministro delegato per le politiche del mare, con l'indicazione dei rappresentanti del Governo che ne fanno parte. Al CIPOM possono poi partecipare il presidente della Conferenza delle regioni o un presidente di regione o di provincia autonoma da lui delegato e, per i rispettivi ambiti di competenza, il presidente dell'ANCI e il presidente dell'UPI. Può inoltre partecipare alle riunioni del CIPOM, con funzione consultiva, ogni altro soggetto ritenuto utile. Ai partecipanti non spettano in ogni caso compensi, gettoni, rimborsi spese o altri emolumenti (commi 4 e 5).

È poi prevista l'adozione di un regolamento interno e sono stabiliti i principi di

organizzazione e pubblicità dei lavori (commi 6, 7 e 11). Il CIPOM approva, con cadenza triennale, il Piano del mare, che costituisce il riferimento per gli strumenti di pianificazione di settore ed è pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* (comma 8). Il piano è aggiornato annualmente in funzione degli obiettivi conseguiti e delle priorità indicate anche in sede europea; il CIPOM monitora l'attuazione dello stesso e adotta le iniziative idonee a superare eventuali ostacoli e ritardi (comma 9). Entro il 31 maggio di ogni anno, è trasmessa alle Camere una relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano (comma 10).

Conclude sottolineando che la politica è fatta anche di simboli e che nella ridenominazione dei Ministeri va ravvisata la spe-

cifica visione politica che caratterizzerà l'azione di Governo per i prossimi cinque anni.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.40.

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

Mercoledì 23 novembre 2022.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.40 alle 15.55.