

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Documento di economia e finanza 2016. Doc. LVII, n. 4, Allegati e Annesso. (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>) ...	211
ALLEGATO 1 (<i>Proposta di parere del Relatore</i>)	214
ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di parere del gruppo M5S</i>)	218
ALLEGATO 3 (<i>Parere approvato</i>)	221
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	213
COMITATO RISTRETTO:	
Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica C. 2305 Decaro e abb.	213
AVVERTENZA	213

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 20 aprile 2016. — 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.

Documento di economia e finanza 2016.

Doc. LVII, n. 4, 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 19 aprile 2016.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Diego CRIVELLARI (PD), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato 1*).

Arianna SPESSOTTO (M5S) presenta e illustra una proposta alternativa di parere contrario sul documento di economia e finanza, che ritiene inconsistente riguardo alle misure proposte e indefinito riguardo a molti aspetti specifici di intervento.

Ivan CATALANO (Misto) ringrazia il relatore per aver accolto le indicazioni da lui rappresentategli in via informale, e

contenute nelle osservazioni di cui alla lettera a), numeri 7) e 8), della proposta di parere, relative rispettivamente all'adozione di uno *standard* unico dei dati del trasporto merci in formato aperto e alla diffusione dell'utilizzo dei veicoli a basso impatto ambientale. Al riguardo, invita il Governo ad utilizzare lo *standard* già elaborato da UirNET e utilizzato da alcuni enti locali come Torino, Napoli e Roma, che hanno sviluppato piattaforme locali di gestione informatica della logistica urbana, prevedendo su tale *standard* le opportune verifiche e certificazioni da parte dell'Agenzia per l'Italia digitale (AgID). Invita altresì il Governo ad inserire all'interno del Piano generale dei trasporti e della logistica un preciso riferimento alla riqualificazione elettrica dei veicoli, prevista da un recente decreto ministeriale, nell'ambito dello sviluppo urbano sostenibile, al fine di abbattere le emissioni inquinanti nei contesti urbani.

Vincenzo GAROFALO (AP) preannuncia il voto favorevole del proprio Gruppo sulla proposta di parere del relatore relativa al Documento di economia e finanza che, nella sua qualità di documento di transizione, rende evidente il mutamento concettuale intervenuto rispetto al passato. Evidenzia, infatti, che per la prima volta il Governo ha inteso ragionare in termini di politica complessiva delle infrastrutture di trasporto e di logistica, delineando nel settore dei trasporti quattro obiettivi coerenti con la linea politica da sempre sostenuta dal Governo. Per quanto concerne la proposta di parere del relatore, esprime particolare apprezzamento per il fatto che è messo in primo piano un impegno forte a favore del Mezzogiorno d'Italia e delle isole, volto a permettere uno sviluppo omogeneo in tutte le aree del Paese. Giudica positiva l'attenzione dedicata al trasporto pendolare ferroviario, che necessita di risorse adeguate a dare una risposta efficace ad una larghissima parte della popolazione che utilizza il mezzo ferroviario per recarsi nei luoghi di studio e di lavoro. Esprime apprezzamento altresì per la visione complessiva riguardo

alla pianificazione degli interventi infrastrutturali di trasporto, che supera le spinte territoriali e si pone nell'ottica della promozione della intermodalità e soprattutto della integrazione effettiva tra diverse modalità di trasporto, rispetto alle quali è necessaria una pianificazione globale e unitaria. Giudica assai rilevante la valorizzazione dell'incentivo cosiddetto « marebonus » e concorda con la necessità di promuovere la mobilità sostenibile e ciclistica. Riguardo al settore delle poste e delle telecomunicazioni, ritiene indispensabile l'azione di vigilanza e di monitoraggio del Governo in ordine all'espletamento del servizio postale universale, nel rispetto delle competenze attribuite all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni. Chiede, infine, al relatore di inserire nella proposta di parere un riferimento esplicito all'esigenza che siano trasmessi al Parlamento degli strumenti di programmazione all'interno dei quali siano definite le opere considerate prioritarie dal Governo, con l'indicazione dei finanziamenti destinati a ciascuno di essi e del relativo stato di avanzamento.

Michele Pompeo META, *presidente*, ritiene che l'azione del Governo espliciti la sua massima efficacia qualora effettuata in coerenza con le proposte di carattere legislativo all'esame del Parlamento e pertanto giudica opportuno che nella proposta di parere approvata dalla Commissione vengano valorizzate le linee di azione legislativa che questa sta perseguendo sin dall'inizio della legislatura. In primo luogo, nell'ambito della programmazione e realizzazione delle infrastrutture di trasporto e di logistica, sottolinea la necessità che sia valorizzata l'esigenza di una politica complessiva che garantisca la continuità territoriale non solo delle isole maggiori, ma di tutte le aree marginali e svantaggiate del Paese. Quanto al trasporto pubblico locale, ritiene che le osservazioni opportunamente avanzate dal relatore nella proposta di parere debbano essere inquadrate nella prospettiva della definizione di una legge di riforma organica del settore. Segnala, infine, l'opportunità di integrare la pro-

posta di parere del relatore con un riferimento esplicito all'esigenza di promuovere ed incentivare l'utilizzo delle ferrovie turistiche, sia attraverso la definizione di una disciplina quadro del settore, sia attraverso la destinazione di risorse volte alla riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie dismesse o sospese.

Diego CRIVELLARI (PD), *relatore*, nel ritenere condivisibili le sollecitazioni del presidente e la richiesta avanzata dal collega Garofalo, chiede una breve sospensione della seduta volta a permettere la riformulazione della propria proposta di parere.

La seduta, sospesa alle 14.45, riprende alle 14.55.

Diego CRIVELLARI (PD), *relatore*, presenta una nuova formulazione della proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato 3*), che raccoglie le indicazioni emerse nel corso del dibattito.

Il Sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime parere favorevole sulla proposta di parere favorevole con osservazioni del relatore, come riformulata, ed esprime parere contrario sulla proposta alternativa di parere del Gruppo MoVimento 5 stelle.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che, in caso di approvazione della proposta del relatore, risulterà preclusa la proposta alternativa di parere presentata dal Gruppo MoVimento 5 stelle.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni del relatore, come riformulata (*vedi allegato 3*).

La seduta termina alle 15.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15 alle 15.15.

COMITATO RISTRETTO

Mercoledì 20 aprile 2016

Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.

C. 2305 Decaro e abb.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 15.15 alle 15.50.

AVVERTENZA

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

RISOLUZIONI

7-00517 De Lorenzis: Valutazione economico-finanziaria del progetto relativo alla galleria di base del Brennero.

ALLEGATO 1

**Documento di economia e finanza 2016
(Doc. LVII, n. 4, Allegati e Annesso).****PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati, per le parti di competenza, il Documento di economia e finanza 2016 (Doc. LVII, n. 4) e i relativi Allegati e Annesso,

premessi che:

per quanto concerne il quadro macroeconomico e finanziario, il DEF 2016 evidenzia che dopo tre anni di contrazione il PIL reale ha registrato un aumento dello 0,8 per cento nel 2015 e prevede per il 2016 una crescita dell'1,2 per cento; con riferimento agli andamenti di finanza pubblica nel 2015 è stato raggiunto l'obiettivo di un rapporto tra indebitamento netto e PIL pari al 2,6 per cento, che dovrebbe ridursi al 2,3 per cento nel 2016 e, attraverso il graduale miglioramento del saldo negli anni successivi, pervenire a un valore positivo nel 2019; anche il rapporto tra debito pubblico e PIL a partire dal 2016 dovrebbe avviare un percorso di diminuzione che, secondo gli obiettivi programmatici porterebbe tale rapporto ad attestarsi nel 2019 al 123,8 per cento, con una riduzione complessiva nel periodo di più di 9 punti percentuali;

per quanto concerne gli aspetti di competenza della Commissione, il DEF 2016 indica come il superamento della legge obiettivo al fine di ricondurre la pianificazione e la programmazione delle infrastrutture agli strumenti ordinari comuni, contestualmente con l'adozione del nuovo codice degli appalti, l'esigenza di definire una nuova impostazione della politica nel settore dei trasporti e della

logistica, di cui l'Allegato VI del DEF 2016 « Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica » indica quattro linee strategiche;

in primo luogo si intende pervenire alla programmazione e realizzazione di infrastrutture « utili, snelle e condivise », attraverso una pianificazione nazionale unitaria, che assuma come riferimento un nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica e il conseguente Documento pluriennale di pianificazione, e attraverso il miglioramento della qualità del ciclo di progettazione e di realizzazione delle opere infrastrutturali, che sarà assicurato da un'attenta verifica della loro effettiva rispondenza alla domanda, dall'introduzione del progetto di fattibilità tecnica ed economica delle singole opere e dall'istituzione del Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture prioritarie, che permetterà di riallocare le risorse recuperate dall'attività di revisione dei progetti sovradimensionati e inclusi nelle precedenti programmazioni, ma non ancora realizzati (*project review*);

la seconda linea strategica è rappresentata dall'integrazione modale e dall'intermodalità, che sarà promossa attraverso una politica caratterizzata da investimenti su collegamenti stradali e ferroviari che migliorino l'accessibilità ai nodi della rete, in particolare ai porti e agli aeroporti della rete centrale (*core network*) TEN-T, da misure volte a promuovere il trasferimento modale dalla gomma al ferro del trasporto delle merci e da interventi che accrescano la competitività degli scali portuali, anche mediante una piena interope-

rabilità tra sistemi informativi e tecnologici nei porti e lungo la catena logistica;

la terza strategia è individuata nella valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente, che sarà perseguita destinando una quota assai rilevante delle risorse finanziarie disponibili alla manutenzione, alla sicurezza e alla maggiore efficienza delle opere già realizzate e promuovendo il potenziamento tecnologico di tali infrastrutture; a questa linea strategica è ricondotta anche la piena esplicazione degli effetti di razionalizzazione e di sviluppo che possono derivare dall'attuazione del Piano nazionale degli aeroporti, sia in termini di idoneità degli scali individuati a far fronte alle potenzialità di crescita del trasporto aereo, sia in termini di superamento delle conflittualità fra aeroporti situati a breve distanza, per incentivare piuttosto la costituzione di reti o sistemi aeroportuali;

la quarta fa riferimento allo sviluppo urbano sostenibile e presenta, tra le linee di azione di maggiore rilievo, in primo luogo, un'azione complessiva di riqualificazione del trasporto pubblico locale, attraverso una maggiore efficienza della organizzazione e gestione dei servizi, il sostegno al rinnovo del parco mezzi e misure a vantaggio degli utenti finalizzate a incentivare l'uso dei servizi di trasporto pubblico locale; in secondo luogo, la destinazione di rilevanti risorse finanziarie a investimenti relativi alle infrastrutture e ai servizi di trasporto rapido di massa, che permettano di ridurre il forte ritardo accumulato dall'Italia rispetto alla media europea nella realizzazione delle reti metropolitane e tranviarie; in terzo luogo, una politica organica e significativa di sostegno alla mobilità ciclistica e pedonale;

in relazione alle strategie sopra indicate, il DEF 2016 fissa anche obiettivi quantitativi; in particolare, relativamente alla mobilità urbana sostenibile, si intende pervenire entro il 2030 a un livello di utilizzo del trasporto pubblico locale pari al 40 per cento e di mobilità ciclopedonale del 10 per cento; si prevede altresì, entro

tale data, un incremento del 20 per cento dei chilometri di tram/metro per abitante;

con riferimento al settore delle telecomunicazioni, il Programma nazionale di riforma, che costituisce la terza sezione del DEF 2016, sottolinea il finanziamento di 2,2 miliardi di euro a valere sulle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 per la realizzazione del programma operativo concernente la Strategia italiana per la banda ultralarga e l'accordo quadro siglato con le Regioni nel febbraio scorso, che individua le modalità di ripartizione territoriale di tali risorse, sulla base del fabbisogno stimato per gli interventi pubblici nelle aree a fallimento di mercato; rileva altresì gli effetti positivi che potranno derivare dall'attuazione delle misure contenute nel decreto legislativo n. 33 del 2016, finalizzate a semplificare le modalità di utilizzo delle infrastrutture fisiche esistenti per la realizzazione delle reti a banda ultralarga e a permettere l'istituzione del catasto delle infrastrutture,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) valuti la Commissione di merito l'opportunità di evidenziare al Governo le seguenti priorità relative al settore dei trasporti:

1) assumere, nell'impostazione della nuova politica per le infrastrutture di trasporto e logistica, nella programmazione delle opere da realizzare e nella destinazione delle risorse finanziarie disponibili, con particolare riferimento alle risorse relative al contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI, i seguenti criteri prioritari: la promozione dell'intermodalità attraverso la realizzazione delle opere necessarie ad assicurare la piena accessibilità dei passeggeri e delle merci ai principali porti e aeroporti attraverso la rete ferroviaria; il potenziamento delle reti di tra-

sporto nel Mezzogiorno e nelle isole, al fine di abbattere i tempi di collegamento all'interno di tale aree, con le restanti parti del territorio nazionale e con gli scali portuali e aeroportuali; lo sviluppo, in ambito urbano, delle reti metropolitane e tramviarie; la realizzazione di interventi di costante manutenzione e adeguamento tecnologico delle infrastrutture esistenti;

2) attuare, sia a livello normativo, sia a livello amministrativo e gestionale, una politica organica di riqualificazione e rilancio del trasporto pubblico locale che assuma i seguenti elementi fondamentali:

la promozione dell'efficienza nella gestione del servizio, sia per quanto concerne la ripartizione delle risorse statali sulla base dei costi *standard*, da definire in tempi rapidi, sia per quanto concerne le modalità di assegnazione e di svolgimento delle gare, anche in relazione all'individuazione degli ambiti territoriali di riferimento e alla regolazione dei rapporti in caso di avvicendamento di gestori diversi, sia, infine, per quanto riguarda l'organizzazione e il funzionamento dei soggetti gestori, che devono risultare idonei a sostenere il rischio di impresa;

la destinazione di adeguate risorse finanziarie al rinnovo del parco mezzi;

misure efficaci di contrasto all'erosione tariffaria, in parallelo con interventi di incentivazione all'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico locale a favore delle fasce deboli della popolazione;

specifiche azioni finalizzate a migliorare la qualità del trasporto ferroviario destinato all'utenza pendolare;

misure che favoriscano, all'interno dei centri urbani, una mobilità caratterizzata dalla prevalenza dell'utilizzo dei mezzi di trasporto collettivo e dall'integrazione tra le diverse modalità di trasporto;

3) sostenere il riequilibrio intermodale dalla gomma al ferro, attraverso una politica di sostegno al trasporto ferroviario

delle merci, destinando, in particolare, adeguate risorse finanziarie al cosiddetto «ferrobonus», come previsto dalla legge di stabilità per il 2016, e ad analoghi incentivi;

4) promuovere, in coerenza con le linee di azione definite dal Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, la competitività dei porti italiani, facilitando, sia sotto il profilo finanziario, sia sotto il profilo dello snellimento procedurale, la realizzazione delle opere infrastrutturali che garantiscono l'accessibilità nautica e adottando interventi utili a pervenire alla piena interoperabilità tra sistemi informativi e tecnologici tra i porti italiani e lungo la catena logistica, in modo da favorire, contestualmente all'individuazione delle Autorità di sistema portuale, sia l'integrazione e il coordinamento tra gli scali portuali, sia la loro specializzazione operativa e da migliorare l'efficienza dei servizi prestati al loro interno; dare piena attuazione agli incentivi di riequilibrio intermodale introdotti dalla legge di stabilità 2016 a favore dei trasporti di merci con origine in porti italiani e destinazione in altri porti del territorio nazionale o degli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo (c.d. «marebonus»); assicurare che i suddetti strumenti di incentivazione possano applicarsi anche al trasporto di merci nelle acque interne e, più in generale, nell'ambito delle politiche del trasporto marittimo, adottare, in attuazione delle indicazioni contenute al riguardo nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, specifiche azioni rivolte alla valorizzazione della navigazione fluvio-marittima nelle acque interne;

5) favorire lo sviluppo dei maggiori scali aeroportuali, mediante la realizzazione, da parte delle società di gestione, degli investimenti necessari, in modo da garantire la loro idoneità rispetto alle prospettive di crescita del traffico aereo, sia sotto il profilo dimensionale, sia sotto il profilo della qualità dei servizi prestati; assicurare il funzionamento degli scali sulla base di criteri di sostenibilità finan-

ziaria e ambientale, di integrazione nell'ambito di sistemi aeroportuali e di presenza nei territori caratterizzati dalla carenza di altre modalità di trasporto;

6) attuare pienamente e sviluppare gli interventi già presenti nella legge di stabilità 2016 finalizzati ad una politica organica di sostegno alla mobilità ciclistica, attraverso la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie e di ciclostazioni e adottare tutti gli interventi necessari a garantire la sicurezza della mobilità ciclopeditone in ambito urbano;

7) promuovere l'adozione dei sistemi di trasporto intelligente (ITS), che permettano un uso più efficiente delle infrastrutture, riducano i costi e l'impatto ambientale del trasporto e migliorino il funzionamento della catena logistica; per le medesime finalità, pervenire all'adozione di uno *standard* unico dei dati del trasporto di merci in formato aperto, anche al fine di permettere lo sviluppo di piattaforme di gestione informatica della logistica;

8) attuare una politica generale a sostegno della mobilità condivisa e sosteni-

nibile, in particolare favorendo il ricorso a forme di mobilità quali il *bike sharing*, il *car sharing* e il *car pooling*, e adottando tutte le iniziative efficaci a diffondere l'utilizzo dei veicoli ad alimentazione elettrica o ibrida o comunque a basso impatto ambientale;

b) valuti la Commissione di merito l'opportunità di evidenziare al Governo le seguenti priorità relative al settore delle poste e delle telecomunicazioni:

1) dare piena attuazione alle misure recate dal decreto legislativo n. 33 del 2016, richiamato in premessa, per favorire l'utilizzo delle infrastrutture esistenti per la collocazione delle reti a banda ultralarga e per giungere tempestivamente alla realizzazione del catasto delle reti;

2) garantire il mantenimento di livelli del servizio postale universale corrispondenti alle esigenze fondamentali dell'utenza, anche per quanto concerne la presenza e il funzionamento su tutto il territorio nazionale, con particolare riferimento alle aree meno densamente abitate e di più difficile accessibilità, di una rete adeguata di servizi postali.

ALLEGATO 2

**Documento di economia e finanza 2016
(Doc. LVII, n. 4, Allegati e Annesso).****PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO M5S**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati, per le parti di competenza, il Documento di economia e finanza 2016, (Doc. LVII, n. 4) e i relativi Allegati e annesso,

premessi che:

il Documento di economia e finanza (DEF) 2016, a differenza di quelli precedentemente redatti ed esaminati, non riporta l'elaborazione e l'aggiornamento dell'Allegato infrastrutture così come previsto dalle vigenti disposizioni di cui all'articolo 10 comma 8 della legge 31 dicembre 2009, n. 196;

secondo quanto indicato nell'introduzione all'Allegato VI « Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica » il Governo avrebbe deciso di derogare alla norma vigente in considerazione dell'approvazione definitiva del nuovo Codice degli appalti pubblici e del differente approccio in esso contenuto. L'approvazione considerata imminente è avvenuta il 15 aprile 2016 in Consiglio dei ministri, cui ha fatto seguito la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale il successivo 19 aprile;

relativamente ai profili di interesse della Commissione trasporti, il citato Allegato infrastrutture al DEF 2015 contenente l'Allegato 3 sulle opere strategiche contenute nel Programma Infrastrutture Strategiche di cui all'XI Allegato, come aggiornato da ultimo nella Nota di aggiornamento al DEF 2015 dell'autunno scorso, viene riportato a fini meramente informativi senza alcuna possibilità di intervento alcuno;

il nuovo approccio inaugurato dal Governo, riportato nell'Allegato VI al DEF 2016, con riferimento alla predisposizione del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e del Documento pluriennale di pianificazione (DPP), richiama una *road map* a più fasi, comprensiva di una revisione dei progetti e di una valutazione degli stessi al fine di identificarne le priorità e la fattibilità, ciò varrebbe anche per le opere contenute nel Programma Infrastrutture Strategiche e in generale per quelle già finanziate, rappresentando così un'evidente incoerenza poiché a rigor di logica la fattibilità di un'opera pubblica avrebbe dovuto essere al primo punto delle valutazioni e delle analisi costo-benefici di ciascun ente proponente;

al tempo stesso si rileva come, fatta salva la vigenza delle 25 opere considerate strategiche di cui al richiamato Allegato infrastrutture al DEF 2015, il Documento di economia e finanza 2016 non permette di comprendere chiaramente se la ricognizione, ovvero la mappatura delle opere, ricomprenda anche quelle del Programma Infrastrutture Strategiche oppure no;

problematica analoga si rileva per quanto riguarda le infrastrutture per i trasporti specificatamente alla fase transitoria prevista fino alla approvazione del primo Documento pluriennale di pianificazione, per la quale, secondo il nuovo Codice degli appalti (all'articolo 201, comma 9) sono comunque da considerarsi parte della programmazione i piani di investimenti in materia di trasporti per i quali sussiste un impegno nei confronti dell'Unione Europea, senza che nel Docu-

mento si specifichi quali sono questi piani, né se tra questi sono da considerare anche le opere dell'Allegato;

L'azione di rilancio per il trasporto pubblico locale secondo il Documento passerebbe dallo stanziamento di risorse per il rinnovo del parco mezzi, nonostante l'istituzione del Fondo previsto dalla Legge di Stabilità 2016 sia stata differita dallo stesso Governo, a distanza di appena un mese dalla sua previsione, per effetto delle disposizioni contenute dal decreto-legge n. 210/2015, cosiddetto « mille proroghe » 2016, il quale pur mantenendo le medesime risorse ha differito l'entrata in vigore dei requisiti, individuati con intervento parlamentare, per l'impiego delle risorse per la riqualificazione elettrica e per l'accessibilità delle persone con ridotta mobilità;

In materia di trasporto pubblico locale e di mobilità sostenibile l'Allegato VI indica alcuni target per il 2030 quali il raggiungimento del 10 per cento di mobilità ciclo-pedonale e l'aumento del 20 per cento di km per abitante della rete tram/metropolitane nelle aree urbane. In merito al primo target si ravvede l'inconsistenza dell'obiettivo considerando che secondo i dati esposti a titolo esemplificativo nello stesso Documento tale percentuale di mobilità combinata ciclabile e pedonale sarebbe già ampiamente superata attualmente e sarebbe invece auspicabile che tra i target del 2020 il Governo avesse inserito percentuali di mobilità singole per ciascuna modalità e non per combinazioni. In merito al secondo target si ravvisa una scarsa se non nulla capacità dell'accrescimento della rete di trasporto urbano km per abitante laddove, nelle medesime condizioni, quindi a parità di condizioni di rete infrastrutturale, differenti aree urbane registrano differenti dinamiche nella scelta delle modalità di trasporto senza un chiaro e soddisfacente nesso causale tra proporzione di km/abitanti e impiego del trasporto pubblico;

al tempo stesso con riferimento alla mobilità dolce nonostante il DEF 2016 dia

atto alla legge di stabilità 2016 di aver introdotto lo stanziamento di risorse per lo sviluppo di ciclovie turistiche, si ravvisa l'assenza da parte del Governo di alcun impegno per implementare le risorse individuate già con il decreto legge 69/2013 (cosiddetto « decreto del fare ») per le piste ciclabili e la loro messa in sicurezza;

parimenti in materia di mobilità sostenibile e azioni volte a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti privati il Documento da atto del Piano nazionale di ricarica elettrica indicandone il completamento della relativa rete infrastrutturale al 2016. Si rileva come al momento, anche a fronte degli annunci pubblici lanciati da esponenti del Governo, non vi sia la possibilità nella documentazione prodotta né nei relativi allegati di verificare lo stato di attuazione del Piano tanto a livello nazionale quanto a livello macroregionale e territoriale;

il Governo nel DEF 2016 richiama il Piano nazionale della portualità e della logistica e la prossima approvazione dello schema di decreto legislativo di riforma delle Autorità portuali. Con particolare riferimento a quest'ultimo provvedimento si rileva come nel riformare la *governance* delle autorità portuali il Governo intenda accentrare i processi decisionali sottoponendoli in maniera rilevante sotto la sua diretta direzione con evidenti rischi di squilibrio tra le autonomie locali e regionali e le prerogative nazionali. L'individuazione di una strategia nazionale seppur apprezzabile in linea di principio viene attuata con disposizioni tipicamente orientate a un sistema decisionale prevalentemente *top-down*, ovvero discendente, in netta contrapposizione con quello *bottom-up*, ovvero ascendente, sviluppatosi nel corso degli ultimi decenni;

nel Documento all'esame il Governo richiama lo schema di decreto legislativo in materia di servizi pubblici e del trasporto pubblico locale che si rileva non essere ancora in vigore, che con tutta probabilità non lo sarà prima di metà anno e le cui disposizioni non saranno

vigenti prima della fine dell'anno in corso. Inoltre, si rileva che lo stesso schema di decreto nella parte in cui prevede maggiori poteri all'Autorità di regolazione dei trasporti per quanto riguarda il servizio di trasporto pubblico locale rappresenta una riforma solo parziale del sistema regolatorio del settore alla luce delle lacune normative e dei poteri ancora assenti della medesima Autorità con riferimento all'ambito aeroportuale, con evidente favore nei confronti dei poteri dell'Ente nazionale di aviazione civile (ENAC);

in materia di controllo delle emissioni e di riduzione dell'impatto ambientale nel settore dei trasporti il Documento richiama il finanziamento di 5 milioni di euro per il programma straordinario dei test sui veicoli per la verifica delle emissioni inquinanti. Si rileva, però, che il succitato programma è stato il prodotto indiretto dell'inchiesta giudiziaria e del contenzioso apertosi negli Stati Uniti d'America a carico della compagnia automobilistica Volkswagen a seguito della manipolazione dei risultati dei test delle emissioni inquinanti. A seguito dello scandalo il Governo italiano ha dichiarato di volersi impegnare in merito a maggiori controlli senza peraltro specificare altro. Solo a distanza di oltre sei mesi da questo annuncio il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha emanato un decreto contenente le procedure per lo svolgimento dei suddetti test in merito ai quali ad oggi non è ancora possibile rilevare alcuna informazione;

in merito alle privatizzazioni il Documento richiama l'obiettivo prioritario di riduzione del debito pubblico in netto contrasto con quanto gli esponenti del Governo hanno sostenuto ripetutamente anche nelle sedi parlamentari in occasione dell'esame dei singoli provvedimenti di alienazione e quotazione delle partecipazioni statali. Nello specifico, per quanto

concerne il DEF 2016, si rileva che il rinvio della privatizzazione di Ferrovie dello Stato Spa al 2017 non può che rappresentare una riduzione degli introiti stimati nel DEF 2015, e analogamente nel Documento in esame, laddove il Governo indica per l'anno in corso l'obiettivo di registrare un +0,5 per cento del PIL attraverso la cessione di quote pubbliche. In merito a ciò, quindi, il riferimento « sono allo studio ulteriori misure di privatizzazione » riportato nel Cronoprogramma per le riforme appare quanto meno preoccupante, non solo per la opacità stessa del riferimento, quanto soprattutto per l'assenza nell'intero DEF 2016 di alcuna indicazione o specifica in merito alle eventuali misure di privatizzazione;

non appare inoltre alcun riferimento a riguardo della ipotesi di fusione tra Rete ferroviaria italiana Spa e ANAS spa, rilanciate negli ultimi mesi dallo stesso amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Spa. Si rileva peraltro che per entrambe le società in legge di stabilità 2016 e così nel sopraccitato mille proroghe 2016 sono state stanziato risorse ingenti per l'adeguamento dei contratti di programma e di servizio. In particolare per ANAS spa è stato predisposto, come ne dà atto lo stesso DEF 2016, un Fondo apposito in cui confluiscono tutte le risorse destinate alla società;

con riferimento allo sviluppo della banda larga il Governo nel DEF 2016 dà atto dei fondi destinati per i vari interventi nelle aree a fallimento di mercato senza però indicare le modalità e i tempi per il reperimento delle ulteriori risorse necessarie (circa 5 miliardi di euro) per la completa infrastrutturazione del territorio nazionale;

esprime

PARERE CONTRARIO

ALLEGATO 3

**Documento di economia e finanza 2016
(Doc. LVII, n. 4, Allegati e Annesso).****PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminati, per le parti di competenza, il Documento di economia e finanza 2016 (Doc. LVII, n. 4) e i relativi Allegati e Annesso,

premessi che:

per quanto concerne il quadro macroeconomico e finanziario, il DEF 2016 evidenzia che dopo tre anni di contrazione il PIL reale ha registrato un aumento dello 0,8 per cento nel 2015 e prevede per il 2016 una crescita dell'1,2 per cento; con riferimento agli andamenti di finanza pubblica nel 2015 è stato raggiunto l'obiettivo di un rapporto tra indebitamento netto e PIL pari al 2,6 per cento, che dovrebbe ridursi al 2,3 per cento nel 2016 e, attraverso il graduale miglioramento del saldo negli anni successivi, pervenire a un valore positivo nel 2019; anche il rapporto tra debito pubblico e PIL a partire dal 2016 dovrebbe avviare un percorso di diminuzione che, secondo gli obiettivi programmatici porterebbe tale rapporto ad attestarsi nel 2019 al 123,8 per cento, con una riduzione complessiva nel periodo di più di 9 punti percentuali;

per quanto concerne gli aspetti di competenza della Commissione, il DEF 2016 indica come il superamento della legge obiettivo al fine di ricondurre la pianificazione e la programmazione delle infrastrutture agli strumenti ordinari comports, contestualmente con l'adozione del nuovo codice degli appalti, l'esigenza di definire una nuova impostazione della politica nel settore dei trasporti e della

logistica, di cui l'Allegato VI del DEF 2016 « Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica » indica quattro linee strategiche;

in primo luogo si intende pervenire alla programmazione e realizzazione di infrastrutture « utili, snelle e condivise », attraverso una pianificazione nazionale unitaria, che assuma come riferimento un nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica e il conseguente Documento pluriennale di pianificazione, e attraverso il miglioramento della qualità del ciclo di progettazione e di realizzazione delle opere infrastrutturali, che sarà assicurato da un'attenta verifica della loro effettiva rispondenza alla domanda, dall'introduzione del progetto di fattibilità tecnica ed economica delle singole opere e dall'istituzione del Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture prioritarie, che permetterà di riallocare le risorse recuperate dall'attività di revisione dei progetti sovradimensionati e inclusi nelle precedenti programmazioni, ma non ancora realizzati (*project review*);

la seconda linea strategica è rappresentata dall'integrazione modale e dall'intermodalità, che sarà promossa attraverso una politica caratterizzata da investimenti su collegamenti stradali e ferroviari che migliorino l'accessibilità ai nodi della rete, in particolare ai porti e agli aeroporti della rete centrale (*core network*) TEN-T, da misure volte a promuovere il trasferimento modale dalla gomma al ferro del trasporto delle merci e da interventi che accrescano la competitività degli scali portuali, anche mediante una piena interope-

rabilità tra sistemi informativi e tecnologici nei porti e lungo la catena logistica;

la terza strategia è individuata nella valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente, che sarà perseguita destinando una quota assai rilevante delle risorse finanziarie disponibili alla manutenzione, alla sicurezza e alla maggiore efficienza delle opere già realizzate e promuovendo il potenziamento tecnologico di tali infrastrutture; a questa linea strategica è ricondotta anche la piena esplicazione degli effetti di razionalizzazione e di sviluppo che possono derivare dall'attuazione del Piano nazionale degli aeroporti, sia in termini di idoneità degli scali individuati a far fronte alle potenzialità di crescita del trasporto aereo, sia in termini di superamento delle conflittualità fra aeroporti situati a breve distanza, per incentivare piuttosto la costituzione di reti o sistemi aeroportuali;

la quarta fa riferimento allo sviluppo urbano sostenibile e presenta, tra le linee di azione di maggiore rilievo, in primo luogo, un'azione complessiva di riqualificazione del trasporto pubblico locale, attraverso una maggiore efficienza della organizzazione e gestione dei servizi, il sostegno al rinnovo del parco mezzi e misure a vantaggio degli utenti finalizzate a incentivare l'uso dei servizi di trasporto pubblico locale; in secondo luogo, la destinazione di rilevanti risorse finanziarie a investimenti relativi alle infrastrutture e ai servizi di trasporto rapido di massa, che permettano di ridurre il forte ritardo accumulato dall'Italia rispetto alla media europea nella realizzazione delle reti metropolitane e tramviarie; in terzo luogo, una politica organica e significativa di sostegno alla mobilità ciclistica e pedonale;

in relazione alle strategie sopra indicate, il DEF 2016 fissa anche obiettivi quantitativi; in particolare, relativamente alla mobilità urbana sostenibile, si intende pervenire entro il 2030 a un livello di utilizzo del trasporto pubblico locale pari al 40 per cento e di mobilità ciclopedonale del 10 per cento; si prevede altresì, entro

tale data, un incremento del 20 per cento dei chilometri di tram/metro per abitante;

con riferimento al settore delle telecomunicazioni, il Programma nazionale di riforma, che costituisce la terza sezione del DEF 2016, sottolinea il finanziamento di 2,2 miliardi di euro a valere sulle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 per la realizzazione del programma operativo concernente la Strategia italiana per la banda ultralarga e l'accordo quadro siglato con le Regioni nel febbraio scorso, che individua le modalità di ripartizione territoriale di tali risorse, sulla base del fabbisogno stimato per gli interventi pubblici nelle aree a fallimento di mercato; rileva altresì gli effetti positivi che potranno derivare dall'attuazione delle misure contenute nel decreto legislativo n. 33 del 2016, finalizzate a semplificare le modalità di utilizzo delle infrastrutture fisiche esistenti per la realizzazione delle reti a banda ultralarga e a permettere l'istituzione del catasto delle infrastrutture,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) valuti la Commissione di merito l'opportunità di evidenziare al Governo le seguenti priorità relative al settore dei trasporti:

1) assumere, nell'impostazione della nuova politica per le infrastrutture di trasporto e logistica, nella programmazione delle opere da realizzare e nella destinazione delle risorse finanziarie disponibili, con particolare riferimento alle risorse relative al contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI, i seguenti criteri prioritari: la promozione dell'intermodalità attraverso la realizzazione delle opere necessarie ad assicurare la piena accessibilità dei passeggeri e delle merci ai principali porti e aeroporti attraverso la rete ferroviaria; il potenziamento delle reti di tra-

sporto nel Mezzogiorno e nelle isole, al fine di abbattere i tempi di collegamento all'interno di tale aree, con le restanti parti del territorio nazionale e con gli scali portuali e aeroportuali, nell'ambito di una politica complessiva di garanzia della continuità territoriale che faccia riferimento non soltanto ai collegamenti con le isole ma con tutte le aree marginali o svantaggiate; lo sviluppo, in ambito urbano, delle reti metropolitane e tramviarie; la realizzazione di interventi di costante manutenzione e adeguamento tecnologico delle infrastrutture esistenti; con riferimento ai nuovi strumenti di programmazione delle opere infrastrutturali di trasporto e logistica, prevedere che gli strumenti di programmazione in cui sono individuate le opere prioritarie da finanziare siano sottoposti all'esame del Parlamento;

2) attuare, sia a livello normativo, sia a livello amministrativo e gestionale, una politica di riqualificazione e rilancio del trasporto pubblico locale che, anche nella prospettiva di pervenire alla definizione di una legge di riforma organica del settore, assuma i seguenti elementi fondamentali:

la promozione dell'efficienza nella gestione del servizio, sia per quanto concerne la ripartizione delle risorse statali sulla base dei costi *standard*, da definire in tempi rapidi, sia per quanto concerne le modalità di assegnazione e di svolgimento delle gare, anche in relazione all'individuazione degli ambiti territoriali di riferimento e alla regolazione dei rapporti in caso di avvicendamento di gestori diversi, sia, infine, per quanto riguarda l'organizzazione e il funzionamento dei soggetti gestori, che devono risultare idonei a sostenere il rischio di impresa;

la destinazione di adeguate risorse finanziarie al rinnovo del parco mezzi;

misure efficaci di contrasto all'evasione tariffaria, in parallelo con interventi di incentivazione all'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico locale a favore delle fasce deboli della popolazione;

specifiche azioni finalizzate a migliorare la qualità del trasporto ferroviario destinato all'utenza pendolare;

misure che favoriscano, all'interno dei centri urbani, una mobilità caratterizzata dalla prevalenza dell'utilizzo dei mezzi di trasporto collettivo e dall'integrazione tra le diverse modalità di trasporto;

3) sostenere il riequilibrio intermodale dalla gomma al ferro, attraverso una politica di sostegno al trasporto ferroviario delle merci, destinando, in particolare, adeguate risorse finanziarie al cosiddetto «ferrobonus», come previsto dalla legge di stabilità per il 2016, e ad analoghi incentivi;

4) promuovere, in coerenza con le linee di azione definite dal Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, la competitività dei porti italiani, facilitando, sia sotto il profilo finanziario, sia sotto il profilo dello snellimento procedurale, la realizzazione delle opere infrastrutturali che garantiscono l'accessibilità nautica e adottando interventi utili a pervenire alla piena interoperabilità tra sistemi informativi e tecnologici tra i porti italiani e lungo la catena logistica, in modo da favorire, contestualmente all'individuazione delle Autorità di sistema portuale, sia l'integrazione e il coordinamento tra gli scali portuali, sia la loro specializzazione operativa e da migliorare l'efficienza dei servizi prestati al loro interno; dare piena attuazione agli incentivi di riequilibrio intermodale introdotti dalla legge di stabilità 2016 a favore dei trasporti di merci con origine in porti italiani e destinazione in altri porti del territorio nazionale o degli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo (c.d. «marebonus»); assicurare che i suddetti strumenti di incentivazione possano applicarsi anche al trasporto di merci nelle acque interne e, più in generale, nell'ambito delle politiche del trasporto marittimo, adottare, in attuazione delle indicazioni contenute al riguardo nel Piano strategico nazionale della portualità e della

logistica, specifiche azioni rivolte alla valorizzazione della navigazione fluvio-marittima nelle acque interne;

5) favorire lo sviluppo dei maggiori scali aeroportuali, mediante la realizzazione, da parte delle società di gestione, degli investimenti necessari, in modo da garantire la loro idoneità rispetto alle prospettive di crescita del traffico aereo, sia sotto il profilo dimensionale, sia sotto il profilo della qualità dei servizi prestati; assicurare il funzionamento degli scali sulla base di criteri di sostenibilità finanziaria e ambientale, di integrazione nell'ambito di sistemi aeroportuali e di presenza nei territori caratterizzati dalla carenza di altre modalità di trasporto;

6) attuare pienamente e sviluppare gli interventi già presenti nella legge di stabilità 2016 finalizzati ad una politica organica di sostegno alla mobilità ciclistica, attraverso la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie e di ciclostazioni e adottare tutti gli interventi necessari a garantire la sicurezza della mobilità ciclopedonale in ambito urbano; promuovere ed incentivare l'utilizzo delle ferrovie ad uso turistico, in particolare attraverso la definizione di una disciplina quadro del settore e la destinazione di adeguate risorse per la riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie dismesse o sospese;

7) promuovere l'adozione dei sistemi di trasporto intelligente (ITS), che permettano un uso più efficiente delle infrastrutture, riducano i costi e l'impatto ambientale del trasporto e migliorino il

funzionamento della catena logistica; per le medesime finalità, pervenire all'adozione di uno *standard* unico dei dati del trasporto di merci in formato aperto, anche al fine di permettere lo sviluppo di piattaforme di gestione informatica della logistica;

8) attuare una politica generale a sostegno della mobilità condivisa e sostenibile, in particolare favorendo il ricorso a forme di mobilità quali il *bike sharing*, il *car sharing* e il *car pooling*, e adottando tutte le iniziative efficaci a diffondere l'utilizzo dei veicoli ad alimentazione elettrica o ibrida o comunque a basso impatto ambientale;

b) valuti la Commissione di merito l'opportunità di evidenziare al Governo le seguenti priorità relative al settore delle poste e delle telecomunicazioni:

1) dare piena attuazione alle misure recate dal decreto legislativo n. 33 del 2016, richiamato in premessa, per favorire l'utilizzo delle infrastrutture esistenti per la collocazione delle reti a banda ultralarga e per giungere tempestivamente alla realizzazione del catasto delle reti;

2) garantire il mantenimento di livelli del servizio postale universale corrispondenti alle esigenze fondamentali dell'utenza, anche per quanto concerne la presenza e il funzionamento su tutto il territorio nazionale, con particolare riferimento alle aree meno densamente abitate e di più difficile accessibilità, di una rete adeguata di servizi postali.