

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) (*Esame e rinvio*) 136

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 *governance* dell'infrastruttura ferroviaria. Atto n. 40 (*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) . 141
 ALLEGATO (*Proposta di parere del relatore*) 143

Schema di contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. Atto n. 46 (*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) 142

SEDE CONSULTIVA

Martedì 9 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 14.

Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2018.

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

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Massimiliano CAPITANIO (Lega), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata a esaminare la nota di aggiorn-

amento del Documento di economia e finanza 2018 ai fini dell'espressione del prescritto parere.

La Nota aggiorna il quadro programmatico di finanza pubblica per il periodo 2018-2021 rispetto a quello contenuto nel DEF, con riguardo alle previsioni macroeconomiche e agli obiettivi di finanza pubblica. Inoltre la Nota reca eventuali integrazioni al piano nazionale delle riforme, in risposta alle raccomandazioni sulla politica economica italiana formulate dal Consiglio europeo al termine della procedura del cosiddetto « semestre europeo ». La Nota è corredata da alcuni allegati recanti: le relazioni sulle spese di investimento e sulle relative leggi pluriennali; il rapporto programmatico recante gli interventi in materia di spese fiscali; il rapporto sui risultati conseguiti in materia di misure di contrasto all'evasione fiscale e contributiva; la relazione sull'economia non osservata e sull'evasione fiscale e contributiva, nonché la Relazione al Par-

lamento che illustra l'aggiornamento del piano di rientro verso l'obiettivo programmatico strutturale.

Con riguardo al quadro macroeconomico, la Nota in esame, alla luce dei più recenti indicatori congiunturali e dello scenario macroeconomico internazionale poco favorevole, che prefigurano un modesto ritmo di espansione anche nei mesi finali dell'anno, rivede la previsione tendenziale di crescita del PIL all'1,2 per cento nel 2018, allo 0,9 per cento nel 2019 (rispetto all'1,4 previsto nel DEF) e all'1,1 nel biennio 2020-2021 (in ribasso rispettivamente dello 0,2 e dello 0,1 per cento rispetto al DEF). L'indebitamento netto tendenziale nel 2019 a legislazione vigente è stimato in rialzo dallo 0,8 all'1,2 per cento del PIL. Non si rilevano novità significative invece con riferimento all'inflazione (stabile all'1,3 per cento). Sotto il profilo programmatico, il Governo, partendo da deficit tendenziali pari all'1,2 per cento del PIL nel 2019, 0,7 nel 2020 e 0,5 nel 2021, punta a conseguire un indebitamento netto della PA pari al 2,4 per cento nel 2019, al 2,1 nel 2020 e all'1,8 nel 2021 con un incremento dell'indebitamento netto strutturale dello 0,8 per cento nel 2019 (1,7 per cento, a fronte dello 0,9 nel 2018) e una variazione nulla negli anni 2020 e 2021. In conseguenza della più graduale discesa dell'indebitamento netto e della diversa composizione del bilancio previste per i prossimi due anni si stima una maggiore crescita del PIL rispetto allo scenario tendenziale. Il PIL è previsto infatti crescere dell'1,5 per cento nel 2019, dell'1,6 per cento nel 2020 e dell'1,4 nel 2021. Questo grazie soprattutto alla politica di spesa per investimenti pianificata dal Governo, spesa derivante anche da operazioni fuori bilancio e che coinvolgerà non solo il settore pubblico ma anche quello privato creando un circolo virtuoso tra i due.

In questo scenario il sostanziale raggiungimento dell'MTO (Obiettivo di medio periodo), ovvero il pareggio di bilancio in termini strutturali, sarà raggiunto gradualmente negli anni a seguire, nonostante l'ammonimento del Commissario agli Af-

fari economici e monetari, Pierre Moscovici, a restare al di sotto della soglia del 2 per cento. Si ricorda inoltre che, nel 2017, si è dovuto procedere con una manovra correttiva in primavera pari a 3,4 miliardi, ossia lo 0,2 per cento del PIL, come richiesto dalla Commissione europea che ha minacciato una procedura per disavanzi eccessivi. La Commissione, infatti, sulla legge di bilancio 2017, aveva espresso parere negativo e aveva chiesto all'Italia di procedere ad un aggiustamento del *deficit* strutturale. Secondo le previsioni europee dell'autunno 2016, infatti, il deficit italiano, nel 2017, senza alcuna manovra correttiva, si sarebbe attestato intorno al 2,4 per cento, ossia due decimali in più rispetto a quanto concordato a Bratislava e due decimali sopra il livello massimo previsto per evitare la procedura di infrazione. Contrariamente ai dati del precedente Governo, l'ISTAT (pubblicazione del 21 settembre 2018) ha stimato che nel 2017 il rapporto *deficit/pil* è stato pari al 2,4 per cento.

Passando agli ambiti di interesse della Commissione e, nella specie, al settore delle comunicazioni, la Nota di aggiornamento dà conto degli interventi effettuati o da porre in essere nel corso dell'anno in risposta alle raccomandazioni della Commissione europea. Il documento, anche in considerazione del fatto che si tratta della fase iniziale della presente legislatura individua anche le principali linee di intervento nel settore. Nell'ambito della Raccomandazione n. 4 è inserita infatti la promozione dell'innovazione e delle competenze digitali.

A questo proposito, nel Programma nazionale di riforma si 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, attraverso una piena integrazione delle politiche pubbliche in questo ambito. In tale senso si prevede la creazione, in ogni Ministero, di un avamposto digitale che sovrintenda alle iniziative digitali e si coordini con le altre Amministrazioni. Il

PNR evidenzia come settore di particolare interesse quello della tecnologia *blockchain*, che sta attirando investimenti significativi a livello globale e pone questioni regolatorie rilevanti, per le quali il Governo intende promuovere una strategia nazionale. In tale ottica si prevede, a livello nazionale, un gruppo di lavoro dedicato che coinvolga tutti gli attori ed a livello europeo l'adesione alla *partnership* europea sulla tecnologia *blockchain*, recentemente avviata. Nel PNR si prevede inoltre di aumentare gli investimenti pubblici e privati nell'intelligenza artificiale e nelle tecnologie strettamente connesse, anche attraverso la definizione di una Strategia nazionale e di appositi gruppi di lavoro. Si ricorda che tra le azioni strategiche del cronoprogramma in materia di comunicazioni, nell'ambito delle misure di competitività, si prevedono tra le azioni del triennio 2018-2020, oltre alle *start up* e alle PMI innovative, la *Blockchain* e l'Intelligenza artificiale.

In relazione alla Strategia nazionale per la banda ultra larga, ribadita come fondamentale nel PNR, si prevede la definizione della seconda parte del Piano nazionale Banda ultra larga, con l'intervento nelle aree grigie. Si annuncia inoltre una semplificazione della *governance* del settore, attualmente dispersa tra una molteplicità di soggetti coinvolti, anche per facilitare lo stanziamento e l'utilizzo integrale delle risorse disponibili. 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. Si cita la procedura di gara per l'assegnazione delle frequenze, che si è conclusa il 2 ottobre 2018, assicurando un introito di 6 miliardi e 550 milioni di euro con un forte aumento rispetto a quanto disposto dalla legge di bilancio 2018 che prevedeva di ottenere almeno 2,5 miliardi di euro, e si annuncia l'istituzione, in linea con quanto segnalato dall'AGCOM, di un tavolo di coordinamento tra tutti i soggetti interessati per la trasformazione del sistema radiotelevisivo e il trasferimento delle frequenze nella

banda 700 MHz nei tempi previsti. Si prevede infine un ulteriore impulso al piano WiFi.Italia.IT, con l'avvio della seconda fase del progetto, che prevede il rinnovo dell'*app*, la creazione di un *software ad hoc* per i portatili ed il lancio dei bandi per i Comuni e per i luoghi della cultura per l'installazione degli *hotspot*.

Relativamente al settore dei trasporti le Raccomandazioni relative all'anno 2018 non prevedono, per la verità, specifici contenuti, tuttavia la Nota riporta un quadro delle iniziative assunte o da assumere con riferimento a questo ambito di intervento.

In primo luogo nel Piano Nazionale di Riforma si 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. Sul tema degli investimenti strategici, il programma conferma l'esigenza di una rigorosa analisi costi-benefici e un attento monitoraggio delle grandi opere in corso (Gronda autostradale di Genova, Pedemontana lombarda, Terzo valico, collegamento tra Brescia e Padova e tratta Torino-Lione).

Un importante obiettivo indicato nel PNR è quello della progressiva riduzione dell'utilizzo di autoveicoli con motori *diesel* e benzina, al fine di contenere le emissioni inquinanti, anche attraverso un disegno di legge sulla mobilità sostenibile, che favorirà la sostituzione degli automezzi alimentati con motori endotermici verso veicoli a trazione elettrica, sia attraverso il piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici, sia con possibilità di introdurre contributi pubblici all'acquisto di veicoli ibridi ed elettrici, commisurati al costo di produzione e decrescenti nel tempo, con interventi relativi al *retrofit* per veicoli e misure di politica industriale per sostenere lo sviluppo della produzione nazionale di veicoli e componenti.

Lo *shift* modale potrà essere favorito anche dagli interventi previsti sia con riferimento al trasporto ferroviario regionale sia con riguardo alla promozione, soprattutto nei grandi centri urbani, dell'uso della bicicletta. In particolare il rafforzamento del trasporto ferroviario regionale potrà essere favorito dall'integrazione con altre forme di mobilità, attraverso il sostegno al *car* e *bike sharing* e la costruzione di parcheggi intermodali in prossimità delle stazioni ferroviarie metropolitane e degli autobus. Inoltre, anche al fine di adeguare l'infrastruttura ferroviaria regionale, il Governo prevede 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.

Per quanto riguarda la mobilità ciclistica si annuncia la predisposizione dello schema di decreto per la ripartizione dello stanziamento di 362 milioni per la nascita del sistema nazionale delle ciclovie turistiche. Sempre in tale ottica, in merito al trasporto pubblico locale, si prevede la fissazione di *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 di regolazione dei trasporti.

In tema di sicurezza stradale e *smart mobility*, il PNR prevede l'utilizzo dell'innovazione sia per le infrastrutture stradali che per i veicoli tramite una loro sempre maggiore integrazione, come strumento principale per la riduzione delle vittime della strada, per raggiungere l'obiettivo fissato dall'UE per il 2020. Si citano strumenti quali le piattaforme di osservazione e monitoraggio del traffico, i modelli di elaborazione dei dati e delle informazioni e si cita il progetto *Smart road* in corso di sperimentazione a Torino e a Modena. In relazione allo scambio modale nei porti, tra trasporto per ferrovia e su strada, si prevede inoltre che Rete ferroviaria italiana ed ANAS debbano potenziare le infrastrutture di adduzione e di ultimo miglio (investimenti in tal senso sono già

contenuti nello schema di contratto di programma 2017-2021 tra MIT ed RFI attualmente all'esame della Commissione) e che siano investite risorse per le aree retroportuali per lo sdoganamento delle merci *in loco* e il trasbordo su altre modalità. Nel settore aeroportuale si prevede la riduzione degli attuali squilibri, per garantire infrastrutture e servizi aerei efficienti ai territori minori. Nel settore dell'autotrasporto si prevede il rilancio della Consulta per l'Autotrasporto, nonché misure contro l'abusivismo, il controllo sul cabotaggio svolto in Italia dai vettori stranieri e semplificazioni amministrative nell'ambito delle revisioni. Il Governo inoltre intende continuare a sovvenzionare le imprese dell'autotrasporto per compensarle della differenza tra la tassazione vigente in Italia sul gasolio da autotrazione rispetto ad altri Paesi europei.

Si ricorda infine che nel cronoprogramma in materia di infrastrutture, nell'ambito delle misure di competitività, sono previste tra le azioni del triennio 2018-2020 l'attuazione della riforma del sistema portuale e del Piano nazionale della portualità e della logistica.

In conclusione, alla luce dei contenuti sopra illustrati, si riserva di formulare una proposta di parere sulla base degli elementi che emergeranno nel corso dell'esame.

Diego DE LORENZIS (M5S), a nome del gruppo del M5S, desidera richiamare l'attenzione della Commissione sugli aspetti innovativi contenuti nel DEF e nella Nota di aggiornamento. Esprime apprezzamento per gli impegni previsti in materia di interventi sulle infrastrutture, interventi che sono previsti in tutto il territorio nazionale al fine di dare impulso alla ripresa economica.

Con particolare riferimento agli ambiti di competenza della Commissione, segnala le misure a favore dell'intermodalità nel trasporto regionale, l'obiettivo di riduzione delle vittime della strada che dovrà essere pari a zero nel 2050, le misure a sostegno della mobilità sostenibile, quali il Piano nazionale delle ciclovie e le misure in tema

di *smart road*, interventi previsti dal precedente Governo ma che dovranno essere concretamente realizzati nel prossimo breve-medio periodo.

Luciano PIZZETTI (PD), pur esprimendo apprezzamento per il lavoro svolto dal relatore, ritiene che il documento presentato dal Governo, che ha avuto un'elaborazione assai travagliata, debba essere considerato un documento già obsoleto, che dovrà essere necessariamente modificato durante la sessione di bilancio in quanto tutti gli indicatori macroeconomici sono in via di peggioramento.

Esprime più in generale un giudizio sfavorevole sul documento in esame, che non introduce misure a favore dello sviluppo economico né a favore della digitalizzazione ma si limita a prevedere interventi di natura assistenzialistica, come il reddito di cittadinanza e il superamento della c.d. legge Fornero. Si tratta di misure incomprensibili per i principali *partner* europei, le cui dichiarazioni preannunciano come non verranno fatti sconti di alcun tipo al nostro Paese, dal momento che la leva della spesa pubblica viene utilizzata per mantenere il consenso.

Con particolare riferimento agli interventi per il settore dei trasporti, alcune di tali misure sono senz'altro condivisibili, ma risulta sbagliato continuare a prevedere analisi costi-benefici per infrastrutture ed opere pubbliche già in fase di avanzata realizzazione. Si tratta, infatti di infrastrutture strategiche, previste nel Contratto di programma tra il ministero delle infrastrutture e dei trasporti con RFI.

In conclusione, ritiene che il suo gruppo, in assenza di modifiche sostanziali alla Nota di aggiornamento del DEF, non potrà che esprimere un voto contrario sul documento e quindi sulla proposta di parere del relatore.

Diego SOZZANI (FI) ritiene opportuno svolgere un'analisi approfondita delle misure economiche previste nel settore delle infrastrutture al fine di valutarne l'impatto complessivo. In particolare, per quanto

riguarda gli investimenti, si tratta di stanziamenti pari a 118 miliardi che sono già finalizzati alla realizzazione di specifiche opere, non è quindi possibile prevederne delle altre essendo già state approvate le relative delibere CIPE.

Al riguardo evidenzia quindi un problema di compatibilità fra gli interventi programmati nella Nota di aggiornamento, il Contratto di programma con RFI e le nuove misure previste nel c.d. decreto-legge Genova dal momento che non sembrano esserci stanziamenti finanziari aggiuntivi.

Più in generale rileva forti criticità negli annunciati programmi di nazionalizzazione, sugli interventi relativi alla riforma della rete idrica e sulle misure in materia di rigenerazione urbana. Ritiene altresì non condivisibile l'intenzione del Governo di procedere ad ulteriori analisi costi-benefici di opere infrastrutturali in stato di realizzazione avanzata, anche di quelle arrivate al quinto lotto costruttivo.

In conclusione richiama l'opportunità che il Governo programmi interventi economici e finanziari con maggiore approfondimento e serietà.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO, rispetto alle criticità rilevate dai colleghi intervenuti, segnala che in tema di digitalizzazione si è appena conclusa l'asta per le frequenze del 5G, asta che ha fruttato oltre 6 miliardi che potranno essere utilmente utilizzati per interventi a favore della digitalizzazione.

Sul tema della mobilità sostenibile, ed in particolare sul Piano nazionale ciclovie, elaborato dal precedente Governo, ricorda che le risorse finanziarie dovranno essere ripartite dall'attuale Governo.

Segnala, altresì, che sul tema dell'edilizia popolare, politica abbandonata dai precedenti esecutivi, il Governo ha già stanziato 320 milioni, mentre sul tema delle infrastrutture – sia in termini di nuovi interventi che in tema di potenziamento di quelle esistenti – invita ad analizzare con maggiore attenzione sia il contenuto del Contratto di programma, at-

tualmente in discussione, che le disposizioni contenute nel decreto-legge per Genova.

Con particolare riferimento al tema delle auto maggiormente inquinanti ritiene che alcuni provvedimenti adottati in alcune regioni del Nord potranno essere presi ad esempio al fine di prevedere incentivi economici ovvero detrazioni fiscali per favorire la sostituzione dei modelli di auto più vecchi quali Euro 3 ed Euro 4. Più in generale ritiene che obiettivo del Governo debba essere la riduzione delle auto con motore *diesel*.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.45.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 9 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 14.45.

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 rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno, rinviato, da ultimo, nella seduta del 2 ottobre 2018.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), *relatore*, illustra una proposta di parere favorevole con alcune osservazioni che tengono conto

degli elementi acquisiti nel corso delle audizioni (*vedi allegato*).

Luciano PIZZETTI (PD), pur esprimendo apprezzamento per il lavoro svolto dal relatore che nella proposta di parere ha voluto recepire alcune condivisibili osservazioni, ritiene opportuno che la Commissione si esprima nella seduta già prevista per la giornata di domani.

Diego SOZZANI (FI) chiede alla presidenza e al rappresentante del Governo di valutare la possibilità di rinviare alla prossima l'espressione del parere da parte della Commissione al fine di procedere ad ulteriori approfondimenti.

Diego DE LORENZIS (M5S), nell'esprimere apprezzamento per il lavoro svolto dal relatore, richiama l'attenzione della Commissione sulle osservazioni di cui alla proposta di parere in materia di indipendenza del gestore delle infrastrutture e di prolungamento del termine per la separazione 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. Dichiara altresì di condividere l'osservazione in tema di istituzione di un sistema comune d'informazione e di emissione di biglietti, che potrebbe essere anche esteso ad altri sistemi di trasporto.

Sottopone all'attenzione del relatore e della Commissione la questione che ritiene potrebbe essere affrontata anche in questa sede, relativa alla presenza del « doppio macchinista » che incide sulla competitività ferroviaria dell'Italia. Si tratta di una questione poco nota all'opinione pubblica ma che potrebbe essere anche inserita, con una specifica osservazione nella proposta di parere sul provvedimento in titolo.

Elena MACCANTI (Lega) esprime apprezzamento per il lavoro svolto dal relatore che nella predisposizione della proposta di parere ha tenuto conto di alcune questioni emerse nel corso delle audizioni nonché nel parere espresso dalla Conferenza unificata sulla biglietteria unica.

Condivide la proposta del collega De Lorenzis sull'opportunità di affrontare la questione del « doppio macchinista », mentre non ritiene opportuno rinviare ulteriormente il termine per l'espressione del parere da parte della Commissione che ha svolto un'accurata istruttoria e che, a suo giudizio, è in condizioni di approvare la proposta di parere nella seduta già prevista per la giornata di domani.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Schema di contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. Atto n. 46.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di contratto di programma all'or-

dine del giorno, rinviato, da ultimo, nella seduta del 4 ottobre.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che il termine per l'espressione del parere è fissato a giovedì 11 ottobre.

Ricorda altresì che, nel corso della seduta del 4 ottobre, la relatrice ha rappresentato l'esigenza di disporre di due ulteriori settimane per la predisposizione del parere, con un posticipo dunque del termine a giovedì 25 ottobre.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO conferma la disponibilità del Governo ad un rinvio del termine per l'espressione del parere al prossimo 25 ottobre, al fine di consentire un'analisi più approfondita. Il Governo quindi si impegna a non adottare in via definitiva il Contratto di programma in questione prima che la Commissione si sia espressa.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.

ALLEGATO

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).

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

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 legislativo 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 recepimento 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.