

XVI LEGISLATURA

BOLLETTINO

DELLE GIUNTE E DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

INDICE

COMMISSIONI RIUNITE (III e XIV Camera e 3 ^a e 14 ^a Senato) .	<i>Pag.</i>	3
COMMISSIONI RIUNITE (I e V)	»	4
COMMISSIONI RIUNITE (I e XI)	»	5
COMMISSIONI RIUNITE (III e IV)	»	6
COMMISSIONI RIUNITE (V e XIV)	»	17
AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI (I)	»	18
GIUSTIZIA (II)	»	21
DIFESA (IV)	»	27
BILANCIO, TESORO E PROGRAMMAZIONE (V)	»	28
FINANZE (VI)	»	31
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI (VIII)	»	36
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)	»	37
ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO (X)	»	86
LAVORO PUBBLICO E PRIVATO (XI)	»	87
AFFARI SOCIALI (XII)	»	96

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; Popolo e Territorio (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): PT; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani-Azionisti: Misto-R-A; Misto-Noi per il Partito del Sud Lega Sud Ausonia: Misto-NPSud; Misto-Fareitalia per la Costituente Popolare: Misto-FCP; Misto-Liberali per l'Italia-PLI: Misto-LI-PLI; Misto-Grande Sud-PPA: Misto-G.Sud-PPA.

AGRICOLTURA (XIII)	<i>Pag.</i>	106
POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA (XIV)	»	115
COMMISSIONE PARLAMENTARE PER L'INDIRIZZO GENERALE E LA VIGILANZA DEI SERVIZI RADIOTELEVISIVI	»	116
<i>INDICE GENERALE</i>	»	117

COMMISSIONI RIUNITE

III (Affari esteri e comunitari) e XIV (Politiche dell'Unione europea) della Camera dei deputati e 3^a (Affari esteri, emigrazione) e 14^a (Politiche dell'Unione europea) del Senato della Repubblica

S O M M A R I O

AUDIZIONI:

Audizione dei rappresentanti del Parlamento europeo nel Gruppo di lavoro sul progetto di trattato sulla stabilità, il coordinamento e la *governance* nell'Unione economica e monetaria (*Svolgimento, ai sensi dell'articolo 144-quater, comma 1, del Regolamento del Senato e dell'articolo 127-ter, comma 1, del Regolamento della Camera, e conclusione*) 3

AUDIZIONI

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del presidente della 3^a Commissione del Senato della Repubblica Lamberto DINI.

La seduta comincia alle 11.35.

Audizione dei rappresentanti del Parlamento europeo nel Gruppo di lavoro sul progetto di trattato sulla stabilità, il coordinamento e la *governance* nell'Unione economica e monetaria.

(Svolgimento, ai sensi dell'articolo 144-quater, comma 1, del Regolamento del Senato e dell'articolo 127-ter, comma 1, del Regolamento della Camera, e conclusione).

Lamberto DINI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione radiofonica e satellitare. Avverte, poi, che l'audizione si svolgerà attraverso una connessione in videoconferenza con gli uffici del Parlamento europeo ubicati a Bruxelles.

I deputati europei Roberto GUALTIERI, Elmar BROK, Greg VERHOFSTADT e Daniel COHN-BENDIT svolgono una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi per formulare osservazioni e porre quesiti Lamberto DINI, *presidente*, il senatore Emma BONINO (PD), i deputati Rocco BUTTIGLIONE (UdCpTP) e Francesco TEMPESTINI (PD) e i senatori Francesca Maria MARINARO (PD) e Maria Ida GERMONTANI (per il Terzo Polo:ApI-FLI).

I deputati europei Elmar BROK, Roberto GUALTIERI, Greg VERHOFSTADT e Daniel COHN-BENDIT, rispondono ai quesiti posti e forniscono ulteriori precisazioni.

Lamberto DINI, *presidente*, dichiara conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12.45.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta odierna è pubblicato in un fascicolo a parte.

COMMISSIONI RIUNITE

**I (Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni)
e V (Bilancio, tesoro e programmazione)**

S O M M A R I O

COMITATO DEI NOVE:

DL 216/2011: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative. Emendamenti C. 4865-A
Governo

4

COMITATO DEI NOVE

Martedì 24 gennaio 2012.

DL 216/2011: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative.

Emendamenti C. 4865-A Governo.

Il Comitato dei nove si è riunito dalle
10.40 alle 11.20.

COMMISSIONI RIUNITE

I (Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni) e XI (Lavoro pubblico e privato)

S O M M A R I O

AUDIZIONI:

Audizione del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, Elsa Fornero, sulle linee programmatiche del suo dicastero in materia di pari opportunità (*Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, e rinvio*) 5

AUDIZIONI

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del presidente della I Commissione Donato BRUNO. — Interviene il Ministro del lavoro e delle politiche sociali Elsa Fornero.

La seduta comincia alle 14.20.

Audizione del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, Elsa Fornero, sulle linee programmatiche del suo dicastero in materia di pari opportunità.

(Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, e rinvio).

Donato BRUNO, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare e la trasmissione diretta sulla *web-tv*

della Camera dei deputati. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

Introduce, quindi, l'audizione.

Il ministro Elsa FORNERO svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono, sui lavori delle Commissioni, i deputati Donato BRUNO, *presidente*, Massimiliano FEDRIGA (LNP), Sesa AMICI (PD), Mario TASSONE (UdCpTP) e Anna Paola CONCIA (PD).

Donato BRUNO, *presidente*, concorde il ministro, rinvia il seguito dell'audizione ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.10.

N.B.: il resoconto stenografico dell'audizione è pubblicato in un fascicolo a parte.

COMMISSIONI RIUNITE

III (Affari esteri e comunitari) e IV (Difesa)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

DL 215/2011: Proroga delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia, iniziative di cooperazione allo sviluppo e sostegno ai processi di ricostruzione e partecipazione alle iniziative delle organizzazioni internazionali per il consolidamento dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché disposizioni urgenti per l'amministrazione della difesa. C. 4864 Governo (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	6
ALLEGATO 1 (<i>Ulteriori emendamenti dei relatori</i>)	12
ALLEGATO 2 (<i>Emendamenti inammissibili</i>)	13
ALLEGATO 3 (<i>Emendamenti approvati</i>)	15
ERRATA CORRIGE	11

SEDE REFERENTE

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del presidente della IV Commissione, Edmondo CIRIELLI. — Intervengono il sottosegretario di Stato per gli affari esteri, Marta Dassù e il sottosegretario di Stato per la difesa, Gianluigi Magri.

La seduta comincia alle 13.05.

DL 215/2011: Proroga delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia, iniziative di cooperazione allo sviluppo e sostegno ai processi di ricostruzione e partecipazione alle iniziative delle organizzazioni internazionali per il consolidamento dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché disposizioni urgenti per l'amministrazione della difesa.

C. 4864 Governo.

(Seguito dell'esame e rinvio).

Le Commissioni proseguono l'esame del provvedimento in titolo, rinviato nella seduta del 18 gennaio 2012.

Edmondo CIRIELLI, *presidente e relatore della IV Commissione*, ricorda che gli emendamenti presentati sono stati pubblicati in allegato al resoconto della seduta del 18 gennaio 2012. Ricorda, altresì, che nella medesima seduta sono stati esaminati gli emendamenti riferiti agli articoli 7, 8 e 9 del provvedimento, nonché l'emendamento 1.22 dei relatori, con contestuale ritiro degli emendamenti 1.27 dei relatori e 1.28 Stefani.

Comunica, quindi, che sono pervenuti i pareri delle Commissioni II e VI e che l'emendamento 10.1 Paglia è stato ritirato dal presentatore. Comunica, altresì, che i relatori hanno presentato gli ulteriori emendamenti 7.20, 8.20 e 9.20, finalizzati esclusivamente ad apportare correzioni formali (*vedi allegato 1*).

Prima di passare all'esame degli emendamenti, ricorda che, ai sensi dell'articolo

96-bis, comma 7, del Regolamento della Camera, non sono ammissibili gli emendamenti che non siano strettamente attinenti alla materia del decreto-legge. Tale criterio risulta in particolare più restrittivo di quello dettato dall'articolo 89 del Regolamento medesimo con riferimento agli altri progetti di legge, che attribuisce al Presidente la facoltà di dichiarare inammissibili gli emendamenti e gli articoli aggiuntivi che siano estranei all'oggetto del provvedimento.

Alla luce delle disposizioni richiamate e in considerazione del contenuto del decreto-legge in esame, comunica che non sono ammissibili i seguenti emendamenti (*vedi allegato 2*): 2.10 Maurizio Turco, che disciplina alcuni aspetti del procedimento relativo al riconoscimento di infermità o lesione dipendente da causa di servizio; 5.3 Gidoni, che autorizza i marescialli capo ed equiparati che godono del trattamento stipendiale spettante ai primi marescialli ed equiparati ad indossare i relativi gradi; 5.4 Maurizio Turco che prevede l'abrogazione di alcune disposizioni riguardanti il trattamento del personale militare quali, ad esempio, quelle che disincentivano l'esodo del personale addetto al controllo del traffico aereo e dei piloti; 5.5 Maurizio Turco, che mira alla reviviscenza della norma abrogata che riconosce l'indennità mensile di volo a sottufficiali e graduati di truppa specializzati dell'Aeronautica; 5.11 Maurizio Turco, che reca una disciplina sulle prescrizioni del Ministero delle difese riferite alle attività di bonifica degli ordigni esplosivi residuali bellici; 5.14 Maurizio Turco, volto a ridefinire l'anzianità di grado degli ufficiali in servizio permanente effettivo del ruolo tecnico-logistico dell'Arma dei carabinieri in base agli anni di anzianità minima richiesti per le promozioni di anzianità stabilite dall'articolo 1238 del codice dell'ordinamento militare.

Esprime, quindi, in qualità di relatore, parere contrario sugli emendamenti 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.14, 1.15, 1.16, 1.18, 1.19,

1.20 e 1.21 tutti a firma del deputato Gidoni e sull'emendamento 1.17 Maurizio Turco.

Raccomanda, quindi, l'approvazione degli emendamenti 1.23, 1.25, 2.2, 5.12, 5.13, 5.21 e 6.2 del relatore che recano correzioni formali del testo.

Formula, poi, l'invito a ritirare gli emendamenti 1.24 e 1.26 Mecacci, 2.1, 2.8 e 2.9 Maurizio Turco e l'emendamento 2.3 Laganà Fortugno, esprimendo altrimenti parere contrario.

Raccomanda, quindi, l'approvazione dell'emendamento 4.1 del relatore.

Sugli emendamenti 5.1 Gidoni, 5.15 Ruggia, 5.16, 5.17 e 5.18 Di Stanislao, 5.19 e 5.22 Mogherini Rebesani e 5.23 Vилlecco Calipari, formula un invito al ritiro, esprimendo altrimenti parere contrario. Esprime, altresì, parere contrario sugli emendamenti 6.1 Di Stanislao e 10.2 Gidoni.

Sull'emendamento 6.3 Vилlecco Calipari esprime parere favorevole a condizione che venga riformulato, per esigenze di chiarezza, come segue « e tale condizione sia attestata dal Ministero della difesa ».

Esprime, quindi, parere favorevole sull'emendamento all'articolo aggiuntivo 10.01 Tempestini, mentre formula un invito al ritiro sull'emendamento 10.02 Tempestini.

Infine, ritiene opportuno acquisire anche l'orientamento dei gruppi in merito all'emendamento 5.20 Vилlecco Calipari. Ricorda, infatti, che la richiesta volta ad attribuire un ruolo più pregnante alle Commissioni nell'ambito delle diverse fasi di attuazione dei programmi d'armamento costituiva uno dei punti chiave del documento conclusivo approvato dalla Commissione difesa della Camera al termine dell'apposita indagine conoscitiva condotta ad inizio legislatura.

Augusto DI STANISLAO (IdV), condivide i contenuti della proposta emendativa 5.20 Vилlecco Calipari che dichiara di sottoscrivere.

Salvatore CICU (Pdl) evidenzia come l'emendamento 5.20 Vилlecco Calipari giu-

stamente persegua l'obiettivo di rafforzare il ruolo delle Commissioni parlamentari nel procedimento previsto dalla legge n. 436 del 1988 e, pertanto, esprime una posizione favorevole del proprio gruppo sull'emendamento. Rileva, tuttavia, che sarebbe stato auspicabile una più approfondita ed ampia riflessione sulle risultanze della indagine conoscitiva, al fine di definire in modo più organico ed articolato una proposta emendativa che condensasse in sé i complessivi esiti cui la Commissione era giunta a conclusione dell'indagine conoscitiva sui programmi d'armamento.

Franco GIDONI (LNP) dichiara di condividere l'emendamento 5.20 Villecco Calipari.

Il sottosegretario Gianluigi MAGRI esprime parere favorevole sugli emendamenti del relatore 1.23, 1.25, 2.2, 4.1, 5.12, 5.13, 5.21 e 6.2.

Esprime, invece, parere contrario sugli emendamenti 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.14, 1.15 e 1.16, a firma dell'onorevole Gidoni, in quanto prevedono la riduzione del finanziamento delle missioni ISAF ed EUPOL in Afghanistan, incidendo dunque sull'entità del contingente impiegato nella missione, che viene determinata sulla base delle esigenze complessive rappresentate in seno agli organismi internazionali responsabili delle missioni, di cui l'Italia è parte. Invita al ritiro l'emendamento 1.17 Maurizio Turco che prevede gradualità riduzioni dei contingenti di personale militare delle missioni ISAF ed EUPOL in Afghanistan, evidenziando come il presente decreto-legge disponga già una riduzione di 200 unità rispetto all'anno 2011, determinata in relazione all'evoluzione della fase di transizione in corso.

Esprime parere contrario anche sugli emendamenti 1.18, 1.19 e 1.20, a firma dell'onorevole Gidoni, che recano minori finanziamenti per la missione UNIFIL in Libano, valendo anche in questo caso quanto detto in relazione alle missioni in Afghanistan. Il parere è contrario anche sull'emendamento 1.21 Gidoni, essendo la

missione in Libia coerente con le risoluzioni recentemente adottate dall'ONU.

Formula un invito al ritiro, intendendosi altrimenti parere contrario, sugli emendamenti 1.24 e 1.26 Mecacci, e 2.1 Maurizio Turco e 2.3 Laganà Fortugno. I primi due, infatti, appaiono problematici soprattutto per quanto concerne la copertura finanziaria. Il terzo emendamento è invece inadeguato a trovare applicazione per i contingenti impegnati nelle missioni internazionali, mentre l'ultimo degli emendamenti citati tende a eliminare un'attività per la quale sono già disposti finanziamenti.

Formula un invito al ritiro, intendendosi altrimenti parere contrario, anche sugli emendamenti 2.8 e 2.9 entrambi a firma Maurizio Turco, in quanto determinerebbero un'estensione della disciplina vigente in materia di indennità di missione, con conseguenti oneri non coperti né quantificabili.

Dichiara il parere contrario sull'emendamento 5.1, in quanto prevede un'attività ulteriore di tali stabilimenti senza assicurare alcuna copertura delle ulteriori spese. Formula un invito al ritiro anche sull'emendamento 5.15 Ruggia, in quanto non sono allo stato presenti, nell'ambito della struttura logistica del Segretario Generale della difesa, organi in grado di svolgere i delicati compiti attualmente affidati all'Agenzia Industrie Difesa. Il rischio sarebbe dunque quello di creare, sia pure temporaneamente, una duplicazione di strutture, con conseguenti sprechi di risorse, che non consentirebbero di conseguire i virtuosi obiettivi di risanamento e di economica gestione di importanti realtà industriali che sono in corso di realizzazione, come riconosciuto dalla stessa Corte dei Conti. Per le medesime ragioni, il parere è contrario sugli emendamenti 5.18, 5.16 e 5.17 Di Stanislao.

Formula altresì un invito al ritiro anche sull'emendamento 5.19 Mogherini Rebesani e 5.20 Villecco Calipari, dal momento che la disposizione realizza obiettivi di semplificazione delle procedure, senza incidere sulla disciplina di valutazione dei programmi d'investimento e di armamento

della Difesa da parte delle Commissioni parlamentari, e si dichiara disponibile ad appoggiare anche una riformulazione dell'emendamento che evidenzi il pieno rispetto della disciplina di cui all'articolo 536 del Codice dell'ordinamento militare.

Invita a ritirare l'emendamento 5.22 Mogherini Rebesani e 5.23 Villecco Calipari, in quanto la disposizione rifinanzia per l'anno 2012 programmi di investimento già valutati favorevolmente dalle Commissioni parlamentari e che sono tuttora in corso di svolgimento. Il parere è contrario sull'emendamento 6.1 Di Stanislao, mentre è favorevole sull'emendamento 6.3 Villecco Calipari, ove riformulato nei termini indicati dal relatore.

Esprime parere contrario sull'emendamento 10.2 Gidoni, dal momento che lo svolgimento dei corsi dei giovani presso le Forze armate ha avuto riscontri positivi e che le risorse sono impiegate anche per strutture serventi che, terminati i corsi, restano nella disponibilità delle medesime Forze armate.

Esprime, infine, parere favorevole sulla proposta emendativa 10.01 Tempestini e Pianetta, invitando i presentatori a valutare se modificare la cadenza delle comunicazioni governative da quadrimestrale a semestrale. Al riguardo, infatti, ricorda che vi era stato un impegno formalmente assunto dai ministri degli esteri e della difesa a riferire alle Camere ogni qual volta ciò fosse richiesto o dovuto e, comunque, non oltre sei mesi dalla precedente comunicazione. Ritieni che, l'approvazione della medesima proposta emendativa faccia venir meno l'esigenza sottesa all'emendamento 10.02 Tempestini di cui auspica il ritiro.

Il sottosegretario Marta DASSÙ dichiara che, ove non fosse accolta la richiesta di ritirare l'emendamento 10.02 Tempestini, il Governo intende rimettersi alle determinazioni delle Commissioni.

Franco GIDONI (LNP) intervenendo sulle proposte emendative a sua firma, ritira gli emendamenti 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13,

1.14 e 1.15, nonché gli emendamenti 1.18 e 1.19. Sull'emendamento 1.21 a sua firma, contesta la posizione del Governo secondo cui in Libia è in corso di svolgimento una missione che opera nell'alveo delle risoluzioni ONU, non essendovi alcun elemento di fatto che giustifichi tale affermazione, né alcuna reale autorizzazione del Parlamento italiano all'operazione medesima, che pure coinvolge un contingente di ben cento unità. Si dichiara sorpreso per il parere contrario all'emendamento 5.1 che era invece orientato a produrre risparmi di spesa per l'amministrazione dello Stato. Si riserva quindi di presentare un ordine del giorno in Assemblea, così come anche sull'emendamento 5.3, dichiarato inammissibile. Richiama infine l'attenzione sulle affermazioni del rappresentante del governo circa il reale utilizzo delle risorse stanziare per la cosiddetta mini-naja, che dunque costituisce l'opportunità per svolgere una manutenzione straordinaria alle strutture della Difesa, come un tempo si faceva in occasione di visite di particolare prestigio.

Le Commissioni respingono l'emendamento 1.16 Gidoni.

Edmondo CIRIELLI, *presidente e relatore della IV Commissione*, in assenza dei presentatori, dichiara decaduto l'emendamento 1.17 Maurizio Turco.

Le Commissioni respingono l'emendamento 1.20 Gidoni.

Le Commissioni approvano l'emendamento 1.23 del relatore.

Edmondo CIRIELLI, *presidente e relatore della IV Commissione*, in assenza dei presentatori, dichiara decaduto l'emendamento 1.24 Mecacci.

Le Commissioni approvano l'emendamento 1.25 del relatore.

Le Commissioni respingono l'emendamento 1.21 Gidoni.

Edmondo CIRIELLI, *presidente e relatore della IV Commissione*, in assenza dei

presentatori, dichiara decaduti gli emendamenti 1.26 Mecacci, 2.1 Maurizio Turco, 2.9 Maurizio Turco e 2.8 Maurizio Turco.

Le Commissioni approvano l'emendamento 2.2 del relatore.

Le Commissioni respingono l'emendamento 2.3 Laganà Fortugno

Le Commissioni, con distinte votazioni, approvano gli emendamenti 4.1 e 5.12 del relatore.

Le Commissioni respingono l'emendamento 5.1 Gidoni.

Le Commissioni approvano l'emendamento 5.13 del relatore.

Antonio RUGGHIA (PD) ritira l'emendamento 5.15.

Le Commissioni, con distinte votazioni, respingono gli emendamenti 5.18, 5.16 e 5.17 Di Stanislao.

Antonio RUGGHIA (PD) ritira l'emendamento 5.19, di cui è cofirmatario.

Le Commissioni approvano l'emendamento 5.21 del relatore.

Rosa Maria VILLECCO CALIPARI (PD), intervenendo sull'emendamento 5.20, chiede al rappresentante del Governo di precisare se l'invito al ritiro dell'emendamento in precedenza formulato debba essere inteso come un'indisponibilità dell'Esecutivo a discutere sull'attuale disciplina concernente il ruolo parlamentare nella fase di attuazione dei programmi d'armamento, che la Commissione intende invece incisivamente rafforzare.

Edmondo CIRIELLI, *presidente e relatore della IV Commissione*, conferma che le risultanze dell'indagine conoscitiva avevano evidenziato notevoli lacune nell'esercizio del controllo parlamentare su tali procedimenti che, ancor più che in passato, si sono mostrati di grande impatto, anche sul piano finanziario. Per tali ragioni, aveva auspicato l'approvazione dell'emendamento 5. 20.

Augusto DI STANISLAO (IdV) concorda con le valutazioni espresse dai colleghi.

Il sottosegretario Gianluigi MAGRI chiarisce che l'intervento svolto aveva il solo scopo di assicurare che il Governo non intendeva sottrarsi alle procedure di controllo parlamentare attualmente vigenti, ma solo semplificare una procedura burocratica estremamente intricata. Ritiene che le modalità di esercizio delle funzioni parlamentari debba essere materia su cui il Governo non possa che prendere atto delle valutazioni e delle determinazioni degli organi a ciò deputati. Precisa dunque che il Governo si rimette alle Commissioni su tale emendamento

Le Commissioni approvano l'emendamento 5.20 Villecco Calipari.

Antonio RUGGHIA (PD) ritira l'emendamento 5.22, di cui è cofirmatario.

Rosa Maria VILLECCO CALIPARI (PD) ritira l'emendamento 5.23.

Le Commissioni respingono l'emendamento 6.1 Di Stanislao.

Le Commissioni approvano l'emendamento 6.2 del relatore.

Rosa Maria VILLECCO CALIPARI (PD) accoglie la proposta di riformulazione dell'emendamento 6.3, precisando che l'esigenza sottesa a tale proposta emendativa è quella di garantire la massima qualificazione professionale dei soggetti cui si affidano funzioni delicate e che, in senso lato, sono assimilabili a quelle di chi deve assicurare il mantenimento dell'ordine pubblico. Vi è dunque una necessità di valutazione e di controllo di tale personale, nonché una certificazione della loro affidabilità sul piano professionale.

Le Commissioni approvano l'emendamento 6.3 Villecco Calipari (*nuova formulazione*).

Ettore ROSATO (PD), interviene sull'emendamento 10.2 Gidoni, rilevando con

soddisfazione come la Lega abbia mutato posizione riguardo allo svolgimento dei corsi di mini-naja, su cui il Partito democratico ha manifestato da tempo le proprie perplessità e su cui si riserva di presentare propri emendamenti per l'Assemblea.

Le Commissioni respingono l'emendamento 10.2 Gidoni.

Le Commissioni approvano l'emendamento 10.01 Tempestini e Pianetta.

Antonio RUGGHIA (PD) ritira l'emendamento 10.02, di cui è cofirmatario.

Edmondo CIRIELLI, *presidente e relatore per la IV Commissione*, propone, infine, anche a nome del relatore della III Commissione, l'approvazione degli ulteriori emendamenti dei relatori 7.20, 8.20 e 9.20, volti ad apportare correzioni esclusivamente formali agli articoli di riferimento.

La Commissione, con distinte votazioni, approvano gli emendamenti 7.20, 8.20 e 9.20 dei relatori.

Edmondo CIRIELLI, *presidente e relatore della IV Commissione*, avverte che il testo del provvedimento in esame, come modificato dagli emendamenti testé approvati, sarà trasmesso alle Commissioni competenti per il parere. Nessun altro

chiedendo di intervenire, rinvia, quindi, il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.15.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 591, del 18 gennaio 2012:

a pagina 49, seconda colonna:

alla sesta riga, le parole: «*sono aggiunti i seguenti commi*» sono soppresse; dopo la sesta riga, inserire la seguente: «*a*) dopo il comma 2, inserire il seguente:»;

a pagina 50, seconda colonna, ventitreesima riga, sostituire le parole: «*appartenenti al disciolto*» con le seguenti: «*permanente effettivo del*»;

alla quindicesima riga, le seguenti punteggiature: «*«*»; sono soppresse;

dopo la quindicesima riga, inserire la seguente: «*b*) dopo il comma 5-*bis*, inserire il seguente:»;

a pagina 52, prima colonna, ventinovesima riga, sostituire le parole: «*è sottoposto*» con le seguenti: «*sono sottoposti*».

ALLEGATO 1

DL 215/2011: Proroga delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia, iniziative di cooperazione allo sviluppo e sostegno ai processi di ricostruzione e partecipazione alle iniziative delle organizzazioni internazionali per il consolidamento dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché disposizioni urgenti per l'amministrazione della difesa (C. 4864 Governo).

ULTERIORI EMENDAMENTI DEI RELATORI

ART. 7.

Al comma 1, sostituire le parole: al comma 1 con le seguenti: « al presente comma.

Conseguentemente, al medesimo articolo, comma 3, primo periodo, sostituire le parole: Tabella C allegata alla legge 12 novembre 2011, n. 18,» con le seguenti: Tabella C allegata alla legge 12 novembre 2011, n. 183,.

7. 20. I Relatori.

(Approvato)

ART. 8.

Al comma 1, sostituire le parole: nel periodo di vigenza del presente decreto con le seguenti: nel periodo di applicazione delle disposizioni del presente decreto.

Conseguentemente al medesimo articolo:

al comma 11, quarto periodo, e al comma 14, quarto e sesto periodo, sostituire le parole: decreto del Presidente della

Repubblica 5 gennaio n. 18 del 1967 con le seguenti: decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1967, n. 18,;

al comma 14, sesto periodo, sostituire le parole: è corrisposta con le seguenti: sono corrisposti.

8. 20. I Relatori.

(Approvato)

ART. 9.

Al comma 5, sostituire le parole: del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modificazioni, con le seguenti: del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163,.

Conseguentemente al medesimo articolo:

al comma 8, sostituire le parole: con legge 2 agosto 2011, n. 130, con le seguenti: dalla legge 2 agosto 2011, n. 130,;

al comma 10, sostituire le parole: con legge 3 agosto 2010, n. 126, con le seguenti: dalla legge 3 agosto 2010, n. 126,.

9. 20. I Relatori.

(Approvato)

ALLEGATO 2

DL 215/2011: Proroga delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia, iniziative di cooperazione allo sviluppo e sostegno ai processi di ricostruzione e partecipazione alle iniziative delle organizzazioni internazionali per il consolidamento dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché disposizioni urgenti per l'amministrazione della difesa (C. 4864 Governo).

EMENDAMENTI INAMMISSIBILI

ART. 2.

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

3-bis. Al fine di garantire il pieno rispetto dei diritti e delle tutele del personale militare e civile delle Forze armate e delle Forze di polizia di cui alla presente legge, anche ai fini dell'eventuale riconoscimento della qualifica di vittima del dovere, ovvero vittima del servizio, all'articolo 1878 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, è aggiunto il seguente comma:

« 2. All'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 29 ottobre 2001, n. 461:

a) dopo il comma 2, inserire il seguente:

2-bis. Il superamento del computo massimo dei termini procedurali previsti dal comma precedente senza che sia stato emesso il provvedimento finale determina l'accoglimento della domanda di cui all'articolo 2 e il conseguente riconoscimento della dipendenza da causa di servizio, anche nei casi previsti dall'articolo 3.;

b) dopo il comma 5-bis, inserire il seguente:

6. I termini procedurali per il compimento degli atti di competenza dell'amministrazione previsti dal presente regolamento sono perentori. Il superamento di

detti termini costituisce fatto illecito sanzionabile a norma dell'articolo 328, comma primo, del codice penale. Il responsabile che abbia provocato col proprio fatto illecito, colposo o doloso, un danno ingiusto è obbligato a risarcire il danneggiato. ».

2. 10. Maurizio Turco, Beltrandi, Bernardini, Farina Coscioni, Mecacci, Zamparutti.

(Inammissibile)

ART. 5.

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

1-bis. A decorrere dal 1° aprile 2012, i sottufficiali che rivestono il grado di maresciallo capo ed equiparati e che godano già del trattamento stipendiale spettante ai primi marescialli ed equiparati, in base alle disposizioni dell'articolo 19 del decreto legislativo 28 febbraio 2001, n. 82 sono autorizzati ad indossare i relativi gradi senza oneri per lo Stato.

5. 3. Gidoni.

(Inammissibile)

Al comma 2, aggiungere, in fine, la seguente lettera:

e-bis) gli articoli 1803, 1804, 1816, 1815, 2162, 2261, 2262, del decreto legi-

slativo 15 marzo 2010, n. 66, nonché gli articoli 3 e 5 della legge 28 febbraio 2000, n. 42, sono abrogati.

- 5. 4.** Maurizio Turco, Beltrandi, Bernardini, Farina Coscioni, Mecacci, Zamparutti.

(Inammissibile)

Al comma 2, aggiungere, in fine, la seguente lettera:

e-bis) all'articolo 2270, punto 4), le parole: « regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302 e legge di conversione 4 aprile 1935, n. 808: articoli 3, 7, 9 e 10 » sono sostituite con le seguenti: « regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302 e legge di conversione 4 aprile 1935, n. 808: articoli 3, 7, 9, 10 e 11 ».

- 5. 5.** Maurizio Turco, Beltrandi, Bernardini, Farina Coscioni, Mecacci, Zamparutti.

(Inammissibile)

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

4-bis. Anche in relazione alle esigenze connesse con le missioni internazionali di cooperazione e sviluppo di cui alla presente legge, e fino al definitivo riordino della disciplina concernente le bonifiche da ordigni esplosivi, ai sensi dell'articolo 14, comma 18, della legge 28 novembre 2005, n. 246, il Ministero della difesa continua a emanare le prescrizioni tecniche e

ad assicurare le funzioni di vigilanza sulle attività di ricerca e scoprimento di ordigni esplosivi residuali bellici svolte, su richiesta degli interessati, mediante ditte che impiegano personale specializzato, formato a cura del medesimo Ministero, la cui assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro continua ad essere a carico dello Stato.

- 5. 11.** Maurizio Turco, Beltrandi, Bernardini, Farina Coscioni, Mecacci, Zamparutti.

(Inammissibile)

Al comma 2, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

c-bis) all'articolo 847, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

« *1-bis.* La rideterminazione dell'anzianità di grado degli ufficiali in servizio permanente effettivo del ruolo tecnico logistico dell'Arma dei carabinieri, già appartenenti al disciolto ruolo unico, il grado e la relativa anzianità sono rideterminanti, ai soli fini giuridici, in base agli anni di anzianità minima richiesti per le promozioni ad anzianità stabilite nell'articolo 1238 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, calcolati a partire dalla data di immissione nel servizio permanente effettivo ».

- 5. 14.** Maurizio Turco, Beltrandi, Bernardini, Farina Coscioni, Mecacci, Zamparutti.

(Inammissibile)

ALLEGATO 3

DL 215/2011: Proroga delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia, iniziative di cooperazione allo sviluppo e sostegno ai processi di ricostruzione e partecipazione alle iniziative delle organizzazioni internazionali per il consolidamento dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché disposizioni urgenti per l'amministrazione della difesa (C. 4864 Governo).

EMENDAMENTI APPROVATI

ART. 1.

Al comma 3, sostituire le parole: di cui all'articolo 4, comma 3, del decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 228, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 febbraio 2011, n. 9 *con le seguenti:* di cui all'articolo 4, comma 3, del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130.

1. 23. Il Relatore per la IV Commissione.
(Approvato)

Al comma 9, sostituire le parole: in Cipro *con le seguenti:* in Cyprus.

1. 25. Il Relatore per la IV Commissione.
(Approvato)

ART. 2.

Al comma 3, dopo le parole: di cui all'articolo 1, commi 5 e 11, *inserire le seguenti:* del presente decreto.

2. 2. Il Relatore per la IV Commissione.
(Approvato)

ART. 4.

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

1-bis. L'articolo 1 del decreto-legge 25 maggio 1994, n. 313, convertito, con mo-

dificazioni, dalla legge 22 luglio 1994, n. 460, e successive modificazioni, si applica anche ai fondi destinati al pagamento di spese, principali e accessorie, per servizi e forniture aventi finalità di difesa nazionale e sicurezza, nonché agli emolumenti di qualsiasi tipo dovuti al personale amministrato dal Ministero della difesa, accreditati mediante aperture di credito in favore dei funzionari delegati degli uffici centrali e periferici del Ministero della difesa.

1-ter. Gli atti di sequestro e di pignoramento afferenti ai fondi di cui al comma 1-bis sono nulli. La nullità è rilevabile d'ufficio e gli atti non determinano obbligo di accantonamento da parte delle sezioni della Tesoreria dello Stato né sospendono l'accreditamento di somme destinate ai funzionari delegati centrali e periferici

4. 1. Il Relatore per la IV Commissione.
(Approvato)

ART. 5.

Al comma 1, sostituire le parole: ed efficientamento *con le seguenti:* e di incremento dell'efficienza.

5. 12. Il Relatore per la IV Commissione.
(Approvato)

Al comma 2, lettera a), numero 2), capoverso, primo periodo, sostituire le parole: con il grado non superiore con le seguenti: di grado non superiore.

5. 13. Il Relatore per la IV Commissione.

(Approvato)

Al comma 3, alinea, dopo le parole: della legge 24 dicembre 2003, n. 350, inserire le seguenti: e successive modificazioni; alla lettera b), dopo le parole: della legge 23 dicembre 1998, n. 448, inserire le seguenti: e successive modificazioni,.

5. 21. Il Relatore per la IV Commissione.

(Approvato)

Al comma 3, alinea, dopo le parole: , della legge 24 dicembre 2003, n. 350, è adottato inserire le seguenti: , previa acquisizione del parere vincolante espresso dalle competenti Commissioni parlamentari.

5. 20. Villecco Calipari, Ruggia, Garofani, Giacomelli, Gianni Farina, Fioroni, La Forgia, Laganà Fortugno, Letta, Migliavacca, Mogherini Rebesani, Recchia, Rosato, Rigoni, Vico.

(Approvato)

ART. 6.

Al comma 1, lettera a), sostituire le parole: teorico pratici qualora con le seguenti: teorico-pratici, a condizione che.

Conseguentemente alla lettera b), numero 2), sostituire le parole: a rischio pirateria con le seguenti: a rischio di pirateria.

6. 2. Il Relatore per la IV Commissione.

(Approvato)

Al comma 1, lettera a), dopo le parole: incarichi operativi aggiungere le seguenti: e che tale condizione sia attestata dal Ministero della difesa.

6. 3. (nuova formulazione) Villecco Calipari, Ruggia, Garofani, Giacomelli, Gianni Farina, Fioroni, La Forgia, Laganà Fortugno, Letta, Migliavacca, Mogherini Rebesani, Recchia, Rosato, Rigoni, Vico.

(Approvato)

ART. 10.

Dopo l'articolo 10, inserire il seguente:

ART. 10-bis.

(Comunicazioni al Parlamento).

1. I ministri degli affari esteri e della difesa, con cadenza quadrimestrale, rendono comunicazioni alle Commissioni parlamentari competenti sullo stato delle missioni in corso e degli interventi di cooperazione allo sviluppo a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione di cui al presente decreto.

10. 01. Tempestini, Pianetta.

(Approvato)

COMMISSIONI RIUNITE

V (Bilancio, tesoro e programmazione) e XIV (Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

AUDIZIONI:

Audizione del Ministro per la coesione territoriale, Fabrizio Barca, sul quadro finanziario dell'Unione europea 2014-2020 (<i>Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, e conclusione</i>)	17
---	----

AUDIZIONI

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del vicepresidente della V Commissione Giuseppe Francesco Maria MARINELLO. — Interviene il ministro per la coesione territoriale Fabrizio Barca.

La seduta comincia alle 14.10.

Audizione del Ministro per la coesione territoriale, Fabrizio Barca, sul quadro finanziario dell'Unione europea 2014-2020.

(Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, e conclusione).

Giuseppe Francesco Maria MARINELLO, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito. Introduce quindi l'audizione.

Il Ministro Fabrizio BARCA svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono, per formulare quesiti ed osservazioni, i deputati Giulio CALVISI (PD), Mario PESCANTE, *presidente della XIV Commissione*, Roberto OCCHIUTO (UdCpTP), Isidoro GOTTARDO (PdL), Rolando NANNICINI (PD), Lino DUILIO (PD), Nicola FORMICHELLA (PdL), Renato CAMBURSANO (Misto) e Claudio D'AMICO (LNP).

Il Ministro Fabrizio BARCA risponde ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Giuseppe Francesco Maria MARINELLO, *presidente*, ringrazia il Ministro per l'esauriente relazione svolta e dichiara conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.30.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

I COMMISSIONE PERMANENTE

(Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni)

S O M M A R I O

COMITATO PERMANENTE PER I PARERI:

Incentivi per favorire, nelle regioni dell'arco alpino, il reclutamento di militari volontari nei reparti delle truppe alpine. Emendamenti C. 607-1897-A/R (Parere all'Assemblea) (<i>Esame e conclusione – Parere</i>)	18
Legge comunitaria 2011. Emendamenti C. 4623-A Governo (Parere all'Assemblea) (<i>Esame e conclusione – Parere</i>)	18
Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica dell'Accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, l'Unione Europea e i suoi Stati membri, firmato il 25 e 30 aprile 2007, con Allegati, fatto a Lussemburgo il 24 giugno 2010. C. 4878 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	19
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	20
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	19

COMITATO PERMANENTE PER I PARERI

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del presidente Isabella BERTOLINI.

La seduta comincia alle 11.25.

Incentivi per favorire, nelle regioni dell'arco alpino, il reclutamento di militari volontari nei reparti delle truppe alpine.

Emendamenti C. 607-1897-A/R.
(Parere all'Assemblea).

(*Esame e conclusione – Parere*).

Il Comitato inizia l'esame degli emendamenti.

Isabella BERTOLINI, *presidente e relatore*, rileva che gli emendamenti contenuti nel fascicolo n. 1 non presentano profili critici per quanto attiene al rispetto del riparto di competenze legislative di cui

all'articolo 117 della Costituzione e propone pertanto di esprimere su di essi il parere di nulla osta.

Nessuno chiedendo di intervenire, il Comitato approva la proposta di parere del presidente.

Legge comunitaria 2011.
Emendamenti C. 4623-A Governo.
(Parere all'Assemblea).

(*Esame e conclusione – Parere*).

Il Comitato inizia l'esame degli emendamenti.

Maria Piera PASTORE (LNP), *relatore*, rileva che gli emendamenti contenuti nel fascicolo n. 1 non presentano profili critici per quanto attiene al rispetto del riparto di competenze legislative di cui all'articolo 117 della Costituzione e pro-

pone pertanto di esprimere su di essi il parere di nulla osta.

Nessuno chiedendo di intervenire, il Comitato approva la proposta di parere del relatore.

Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica dell'Accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, l'Unione Europea e i suoi Stati membri, firmato il 25 e 30 aprile 2007, con Allegati, fatto a Lussemburgo il 24 giugno 2010.

C. 4878 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

Il Comitato inizia l'esame del provvedimento.

Doris LO MORO (PD), *relatore*, dopo aver brevemente illustrato il provvedimento in esame, formula una proposta di parere favorevole (*vedi allegato*).

Nessuno chiedendo di intervenire, il Comitato approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 11.30.

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

Martedì 24 gennaio 2012.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.25 alle 15.35.

ALLEGATO

Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica dell'Accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, l'Unione Europea e i suoi Stati membri, firmato il 25 e 30 aprile 2007, con Allegati, fatto a Lussemburgo il 24 giugno 2010. (C. 4878 Governo, approvato dal Senato).

PARERE APPROVATO

Il Comitato permanente per i pareri della I Commissione,

esaminato il testo del disegno di legge C. 4878 Governo, approvato dal Senato, recante « Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica dell'Accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, l'Unione Europea e i suoi Stati membri, firmato il 25 e 30 aprile 2007, con Allegati, fatto a Lussemburgo il 24 giugno 2010 »;

rilevato che l'articolo 117, secondo comma, lettera *a*) della Costituzione, riserva le materie « politica estera e rapporti internazionali dello Stato » e « rapporti con l'Unione europea » alla competenza legislativa esclusiva dello Stato;

considerato che non sussistono motivi di rilievo sugli aspetti di legittimità costituzionale,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

II COMMISSIONE PERMANENTE

(Giustizia)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Norme per favorire l'inserimento lavorativo dei detenuti. Testo unificato C. 124 Angeli ed abbinato (Parere alla XI Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione</i>)	21
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	25
Disposizioni in materia di inalienabilità delle opere d'arte prestate da uno Stato, da un ente o da un'istituzione culturale stranieri, durante la permanenza in Italia per l'esposizione al pubblico. Nuovo testo C. 4432, approvato dal Senato, ed abb. (Parere alla VII Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere contrario</i>)	24
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	26
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	24

SEDE CONSULTIVA

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del presidente Giulia BONGIORNO. — Interviene il sottosegretario di Stato per la giustizia Salvatore Mazzamuto.

La seduta comincia alle 14.

Norme per favorire l'inserimento lavorativo dei detenuti.

Testo unificato C. 124 Angeli ed abbinato.

(Parere alla XI Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Rita BERNARDINI (PD), *relatore*, rileva come il testo unificato in esame persegua l'obiettivo di favorire il reinserimento lavorativo di detenuti ed *ex* detenuti inter-

venendo in più parti sulla legge n. 193 del 2000 (cosiddetta « legge Smuraglia »), che detta la disciplina generale della materia, ampliandone portata ed effetti di talune delle misure agevolative ivi previste.

Le agevolazioni proposte sono infatti dirette a favorire e a incentivare le imprese e le cooperative sociali pubbliche e private, compresi i loro consorzi, che direttamente o indirettamente creano occasioni di lavoro per i detenuti sia all'interno che all'esterno del carcere o che promuovono e attuano programmi di rieducazione e di reinserimento sociali, in stretta collaborazione con le strutture sociali pubbliche competenti.

L'articolo 1 prevede agevolazioni per l'inserimento lavorativo dei detenuti, disponendo che gli sgravi contributivi siano applicati per un periodo di 12 o 24 mesi successivi alla cessazione dello stato di detenzione (a seconda che il detenuto abbia beneficiato o meno delle misure alternative alla detenzione o del lavoro

all'esterno del carcere, ai sensi degli articoli 21 e 47 e ss. della legge 354/1975).

L'articolo 2 dispone l'estensione delle agevolazioni previste ai commi 3 e 3-bis dell'articolo 4 della legge 381/1991 (riduzione delle aliquote previdenziali ed assistenziali dovute sulle retribuzioni corrisposte dalle cooperative sociali a detenuti e internati, fino a sei mesi dopo la cessazione dello stato di detenzione) alle aziende pubbliche e private che organizzino attività produttive o di servizi, all'interno o all'esterno degli istituti penitenziari, impiegando persone detenute o internate, ammesse alle misure alternative alla detenzione (previste dagli articoli 47 della legge n. 354 del 1975) o al lavoro all'esterno (ai sensi dell'articolo 21 della medesima legge n.354 del 1975), limitatamente ai contributi dovuti per tali soggetti. La definizione del trattamento retributivo viene rimessa alle convenzioni con l'amministrazione penitenziaria, in misura non inferiore a quanto previsto dalla normativa vigente per il lavoro carcerario.

L'articolo 3, sostituendo il vigente articolo 3 della legge n. 193/2000 con gli articoli da 3 a 3-ter, da un lato modifica la disciplina del credito d'imposta in favore delle imprese che effettuano assunzioni di lavoratori dipendenti detenuti; dall'altro introduce due ulteriori tipologie di credito d'imposta finalizzate ad incentivare l'inserimento nel mondo del lavoro dei medesimi soggetti.

Il nuovo articolo 3 modifica la disciplina vigente disponendo, in particolare: l'incremento da 516 a 1.000 euro mensili della misura del beneficio spettante; l'estensione della durata del beneficio attualmente fissata in 6 mesi. In particolare, si prevede che il beneficio spetti per 12 o 24 mesi a seconda che si assumano, rispettivamente, detenuti che abbiano beneficiato delle misure alternative o del lavoro esterno ovvero detenuti o internati presso istituti penitenziari; l'ampliamento dell'ambito di applicazione, in quanto il diritto all'agevolazione è riconosciuto anche in caso di assunzione di soggetti che beneficino delle misure alternative alla detenzione presso gli istituti penitenziari.

Il nuovo articolo 3-bis introduce un credito d'imposta in favore delle imprese che affidano a cooperative sociali o ad altre aziende pubbliche o private l'esecuzione di attività produttive o di servizi costituenti occasione di inserimento lavorativo per detenuti, sia all'interno che all'esterno del carcere, da utilizzare in progetti di innovazione tecnologica, di formazione professionale e di sicurezza. Il beneficio è concesso in misura proporzionale all'attività produttiva o di servizi affidata.

Il nuovo articolo 3-ter introduce un credito d'imposta in favore delle cooperative sociali e loro consorzi e delle comunità di recupero che inseriscono in attività lavorative detenuti tossicodipendenti o alcol dipendenti.

L'articolo 4 sostituisce il vigente articolo 4 della legge n. 193 del 2000, confermando il rinvio ad un decreto interministeriale, da emanare entro il 31 maggio di ogni anno, per la definizione delle modalità e delle misure dei crediti d'imposta di cui agli articoli da 3 a 3-ter. Rispetto al testo vigente, la norma non ripropone l'obbligo di determinare annualmente l'entità dell'agevolazione nel rispetto delle risorse disponibili.

L'articolo 5 prevede l'accreditamento presso il Ministero della giustizia e l'iscrizione in un registro apposito, per le cooperative sociali che assumono lavoratori detenuti e che svolgono attività di formazione, supporto, assistenza e monitoraggio degli inserimenti lavorativi effettuati, sia per attività proprie che per attività gestite dall'amministrazione penitenziaria o da altre imprese ed enti pubblici affidanti. Le modalità e i requisiti per l'accreditamento sono rimessi a un decreto del Ministro della giustizia, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge. Il credito d'imposta viene suddiviso in parti uguali tra le imprese che assumono i detenuti e le cooperative sociali accreditate, a copertura dei costi da queste sostenuti per le figure professionali impegnate nelle attività di formazione, supporto, assistenza e monitoraggio degli inserimenti lavorativi operati dalle imprese.

Si prevede che gli enti pubblici, compresi quelli economici, e le società di capitali a partecipazione pubblica, possano stipulare convenzioni con le cooperative sociali accreditate e iscritte nel registro sopra esaminato, per importi, al netto dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), anche superiori alle soglie stabilite dall'Unione europea. Tali convenzioni devono essere finalizzate a creare opportunità di lavoro per detenuti. Le cooperative sociali accreditate e iscritte nel registro vengono privilegiate nell'assegnazione dei fondi della Cassa delle ammende (istituita dall'articolo 4 della legge 547/1932 e disciplinata dagli articoli 121 e seguenti del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 230/2000), per progetti volti all'incremento delle assunzioni di lavoratori detenuti anche attraverso la ristrutturazione e l'ampliamento degli istituti penitenziari e l'acquisto di attrezzature. Infine, si prevede un'aliquota IVA agevolata del 4 per cento (o in una diversa percentuale stabilita ai sensi della legislazione vigente in materia, ma comunque non inferiore al 4 per cento) a favore delle amministrazioni pubbliche che affidano a cooperative sociali o ad altre imprese attività produttive intramurarie costituenti occasioni di inserimento lavorativo per detenuti.

L'articolo 6 prevede che, al fine di favorire esperienze di auto imprenditorialità dei detenuti negli istituti penitenziari, l'amministrazione, nell'ambito delle proprie risorse finanziarie, provvede alla realizzazione di appositi progetti sperimentali di formazione professionale e tutoraggio delle iniziative imprenditoriali realizzate dai detenuti.

Ritiene condivisibile l'obiettivo della norma, esprimendo tuttavia perplessità sulla genericità nonché sulla scarsa vincolatività della medesima. Riterrebbe quindi opportuno prevedere con cadenza annuale o semestrale una relazione al Parlamento da parte del Capo del Dipartimento dell'Amministrazione penitenziaria, che sarebbe sicuramente « da stimolo » affinché l'articolo 6 non si esaurisca in una mera petizione di principio.

L'articolo 7 contiene la necessaria norma di copertura finanziaria, in assenza della quale il testo in esame sarebbe lettera morta.

Sottolinea infine come i detenuti abbiano poche possibilità di lavorare e, comunque, di svolgere lavori qualificanti, ricordando come il lavoro rappresenti non solo un fondamentale strumento di rieducazione ma anche un mezzo attraverso il quale i detenuti possono fornire un aiuto economico alle rispettive famiglie.

Cinzia CAPANO (PD) ritiene che sarebbe opportuno definire meglio il regime di agevolazioni, soprattutto con riferimento alle amministrazioni locali, prevenendo che le somme stanziare per i contratti in questione non siano considerate ai fini del rispetto del patto di stabilità.

Enrico COSTA (PdL) sottolinea come il provvedimento non sia risolutivo del problema dello scarso impiego lavorativo dei detenuti, poiché si basa esclusivamente su agevolazioni fiscali. Il provvedimento, in particolare, non tiene conto di taluni aspetti che, a suo giudizio, sono di fondamentale importanza. Cita, in particolare, le difficoltà logistiche e burocratiche che rendono difficile l'impiego di detenuti, nonché l'obsolescenza strutturale degli edifici carcerari, che li rende inadatti alle attività imprenditoriali. Ritiene, inoltre, che occorra differenziare le agevolazioni a seconda che l'impresa, pubblica o privata, impieghi il detenuto all'interno del carcere o al di fuori dello stesso.

Giulia BONGIORNO, *presidente*, evidenzia come i rilievi degli onorevoli Costa e Capano potranno eventualmente essere presi in considerazione dal relatore nei limiti degli ambiti di competenza della Commissione giustizia, che è chiamata ad esprimere un parere su un provvedimento che presenta disposizioni rientranti prevalentemente nella competenza della Commissione lavoro.

Rita BERNARDINI (PD), *relatore*, ritiene opportuno precisare, specialmente a

seguito dell'intervento dell'onorevole Costa, che oggetto del parere non è la complessiva legislazione in materia di lavoro dei detenuti ovvero la questione del lavoro nelle carceri, ma più semplicemente il testo unificato trasmesso dalla Commissione lavoro che ha come obiettivo specifico quello di favorire il reinserimento lavorativo di detenuti ed ex detenuti ampliando la portata ed effetti di talune delle misure agevolative previste dalla legislazione vigente a favore di imprese e cooperative sociali pubbliche e private, che direttamente o indirettamente creano occasioni di lavoro per i detenuti sia all'interno che all'esterno del carcere. Quale relatrice del provvedimento ha ritenuto di limitare il proprio intervento a quanto previsto da tale testo, senza quindi affrontare in maniera complessiva la grave questione della mancanza di opportunità lavorative per i detenuti. In questa ottica, il testo in esame deve essere considerato in maniera estremamente positiva. La circostanza che il testo non sia risolutivo della questione del lavoro dei detenuti è del tutto fuorviante in quanto non è mai stato questo l'obiettivo dei presentatori delle proposte abbinata né tanto meno della Commissione lavoro. Ritenendo comunque che le osservazioni dei deputati Capano e Costa siano sostanzialmente condivisibili, formula una proposta di parere favorevole con osservazione (*vedi allegato 1*), precisando che di tali rilievi si tiene conto in premessa.

Donatella FERRANTI (PD) preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore.

Ida D'IPPOLITO VITALE (UdCpTP) preannuncia il voto favorevole dell'UdC sulla proposta di parere del relatore.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la nuova proposta di parere del relatore.

Disposizioni in materia di insequestrabilità delle opere d'arte prestate da uno Stato, da un ente o da un'istituzione culturale stranieri, durante la permanenza in Italia per l'esposizione al pubblico.

Nuovo testo C. 4432, approvato dal Senato, ed abb. (Parere alla VII Commissione).

(*Seguito dell'esame e conclusione – Parere contrario*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato il 12 gennaio 2012.

Lorenzo RIA (UdCpTP), *relatore*, dichiara di avere accolto l'invito rivoltagli da taluni colleghi a valutare l'opportunità che il provvedimento in esame preveda la deroga ad una serie di disposizioni dell'ordinamento interno, tra le quali anche quelle sul sequestro penale dei beni. Dopo avere approfondito della questione, ritiene condivisibile l'impostazione di chi considera la deroga non giustificata e, pertanto, presenta una nuova proposta di parere contrario (*vedi allegato 2*).

Angela NAPOLI (FLpTP) e Donatella FERRANTI (PD) dichiarano di condividere la nuova proposta di parere contrario del relatore.

La Commissione approva la nuova proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 14.45.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.45 alle 15.

ALLEGATO 1

**Norme per favorire l'inserimento lavorativo dei detenuti.
Testo unificato C. 124 Angeli ed abbinato.****PARERE APPROVATO**

La Commissione giustizia,
esaminato il testo unificato in oggetto,

condiviso pienamente l'obiettivo di favorire il reinserimento lavorativo di detenuti, ampliando la portata e gli effetti di talune delle misure agevolative previste dalla legislazione vigente favorendo e incentivando le imprese e le cooperative sociali pubbliche e private che direttamente o indirettamente creano occasioni di lavoro per i detenuti sia all'interno che all'esterno del carcere;

ritenuto che il regime di agevolazioni potrebbe essere ulteriormente definito prevedendo, ad esempio, che le somme stanziolate dalle amministrazioni locali per i contratti di lavoro con i detenuti non siano considerate ai fini del rispetto del patto di stabilità ovvero prevedendo maggiori agevolazioni per le imprese che facilitano l'inserimento lavorativo all'interno del carcere rispetto a quelle che creano occasioni di lavoro per i detenuti al di fuori del carcere;

rilevata l'opportunità di prevedere con cadenza annuale o semestrale una relazione al Parlamento da parte del Capo del Dipartimento dell'Amministrazione penitenziaria con la quale sia dato conto dei progetti sperimentali di formazione professionale e tutoraggio delle iniziative imprenditoriali realizzate dai detenuti, che secondo l'articolo 6 devono essere realizzati dall'amministrazione penitenziaria al fine di favorire esperienze di autoimprenditorialità dei detenuti negli istituti penitenziari;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

all'articolo 6 la Commissione di merito valuti l'opportunità di prevedere con cadenza annuale o semestrale una relazione al Parlamento da parte del Capo del Dipartimento dell'Amministrazione penitenziaria con la quale sia dato conto dei progetti sperimentali di formazione professionale e tutoraggio realizzati.

ALLEGATO 2

Disposizioni in materia di insequestrabilità delle opere d'arte prestate da uno Stato, da un ente o da un'istituzione culturale stranieri, durante la permanenza in Italia per l'esposizione al pubblico. Nuovo testo C. 4432, approvato dal Senato, ed abb.

PARERE APPROVATO

La Commissione giustizia,

esaminato il nuovo testo in oggetto,

preso atto che la disciplina contenuta nella proposta di legge si riferisce alle sole ipotesi in cui non siano applicabili convenzioni e accordi internazionali, anche bilaterali, ovvero la normativa comunitaria;

rilevato che:

l'obbligo di restituzione dei beni da parte dell'Italia di beni culturali importati temporaneamente per essere destinati a esposizioni e mostre presso musei o altre istituzioni culturali costituisce comunque una deroga ai principi penali dell'ordinamento interno, in quanto la vincolatività di tale obbligo finirebbe per prevalere anche su un eventuale sequestro penale;

per i beni che si trovano sul territorio italiano, specialmente se si tratta di beni

culturali, sembrerebbe, invece, più opportuno consentire – secondo i principi generali sostanziali e processuali del diritto penale, salvo che non sia previsto diversamente da convenzioni internazionali ratificate dall'Italia o da normative sovranazionali – di agire sia per la restituzione dei beni usciti illegittimamente dal territorio italiano sia per assicurare il ritorno in altri Stati dei beni culturali rubati o illecitamente esportati;

non si ravvisano interessi costituzionali meritevoli di giustificare la deroga ai principi generali dell'ordinamento e, in particolare, ai principi generali del diritto penale e, quindi, allo stesso principio costituzionale di uguaglianza,

esprime

PARERE CONTRARIO

IV COMMISSIONE PERMANENTE

(Difesa)

S O M M A R I O

COMITATO DEI NOVE:

Incentivi per favorire, nelle regioni dell'arco alpino, il reclutamento di militari volontari nei reparti delle truppe alpine. C. 607-1897-A/R 27

COMITATO DEI NOVE

Martedì 24 gennaio 2012.

**Incentivi per favorire, nelle regioni dell'arco alpino,
il reclutamento di militari volontari nei reparti delle
truppe alpine.**

C. 607-1897-A/R.

Il Comitato si è riunito dalle 14.20 alle
14.30.

V COMMISSIONE PERMANENTE

(Bilancio, tesoro e programmazione)

S O M M A R I O

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/10/CE relativa al lavoro tramite agenzia interinale. Atto n. 428 (Rilievi alla XI Commissione) (*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 2, del Regolamento, e conclusione – Valutazione favorevole*) 28

SEDE CONSULTIVA:

Incentivi per favorire il reclutamento di militari volontari nei reparti delle truppe alpine. C. 607 e abb.-A/R (Parere all'Assemblea) (*Esame e conclusione – Parere favorevole con condizione, volta a garantire il rispetto dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione – Parere su emendamenti*) 29

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del vicepresidente Giuseppe Francesco Maria MARINELLO. — Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Gianfranco Polillo.

La seduta comincia alle 10.25.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/10/CE relativa al lavoro tramite agenzia interinale.

Atto n. 428.

(Rilievi alla XI Commissione).

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 2, del Regolamento, e conclusione – Valutazione favorevole).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo, rinviato nella seduta dell'11 gennaio 2012.

Giuseppe Francesco Maria MARINELLO, *presidente*, ricorda che in data 11 gennaio 2012 la Commissione ha avviato l'esame dello Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/104/CE relativa al lavoro tramite agenzia interinale, rinviandone il seguito ad altra seduta poiché non corredato dai prescritti pareri della Conferenza unificata e delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative dei lavoratori e dei datori di lavoro. Comunica che, in data 23 gennaio 2012, il Ministro per i rapporti con il Parlamento ha trasmesso al Presidente della Camera copia del verbale del 13 dicembre 2011 e del resoconto sommario del 13 gennaio 2012, relativamente agli incontri tenutisi con le parti sociali, nonché il parere della Conferenza unificata espresso nella seduta del 19 gennaio 2012. Fa presente, pertanto, che la Commissione può procedere all'espressione dei propri rilievi.

Il sottosegretario Gianfranco POLILLO conferma la valutazione favorevole del Governo.

Gabriele TOCCAFONDI (Pdl), *relatore*, formula la seguente proposta:

« La V Commissione Bilancio, tesoro e programmazione,

esaminato, per quanto di competenza, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 2, del Regolamento, lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/10/CE relativa al lavoro tramite agenzia interinale (atto n. 428),

VALUTA FAVOREVOLMENTE

lo schema di decreto legislativo in esame ».

Il sottosegretario Gianfranco POLILLO concorda con la proposta del relatore.

La Commissione approva la proposta del relatore.

La seduta termina alle 10.30.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del vicepresidente Giuseppe Francesco Maria MARINELLO. — Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Gianfranco Polillo.

La seduta comincia alle 12.40.

Incentivi per favorire il reclutamento di militari volontari nei reparti delle truppe alpine.

C. 607 e abb.-A/R.

(Parere all'Assemblea).

(Esame e conclusione – Parere favorevole con condizione, volta a garantire il rispetto dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione – Parere su emendamenti).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento e delle proposte emendative ad esso riferite.

Roberto SIMONETTI (LNP), *relatore*, fa presente che il provvedimento in esame, recante incentivi per favorire il reclutamento di militari volontari nei reparti delle truppe alpine, è stato esaminato dalla Commissione bilancio, da ultimo, nella seduta dell'8 marzo 2011. Ricorda che, in quella occasione, la Commissione bilancio ha espresso parere favorevole sul testo, formulando una condizione volta a garantire il rispetto dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione e che, in particolare, la condizione era volta a prevedere l'introduzione di una esplicita clausola di neutralità finanziaria all'articolo 1, comma 1, lettera b), capoverso 4-bis. Rileva che il testo all'esame dell'Assemblea recando una esplicita clausola di neutralità finanziaria per gli articoli 1 e 2, appare conforme al parere espresso dalla Commissione bilancio. Segnala, tuttavia, con riferimento all'articolo 3 che, in seguito alla presentazione del disegno di legge di stabilità per il 2012, il parere sul provvedimento, allora all'esame della Commissione di merito, è stato oggetto di revoca. Alla luce delle nuove disponibilità del Fondo speciale di parte corrente per il triennio 2012-2014, osserva che l'accantonamento del Ministero dell'economia e delle finanze del quale è previsto l'utilizzo reca la necessaria disponibilità ed una specifica voce programmatica solo a decorrere dall'anno 2013. Ritiene, quindi, necessario modificare l'articolo 3 prevedendo che l'istituzione del Fondo ivi previsto decorre dall'anno 2013, anziché dall'anno 2012, e aggiornando al triennio 2012-2014 il riferimento ai Fondi speciali. Al riguardo, ritiene comunque opportuno acquisire una conferma da parte del Governo. Con riferimento agli emendamenti trasmessi dall'Assemblea, segnala l'emendamento Paglia 1.51, volto a sostituire integralmente l'articolo 1 del provvedimento, prevedendo, ai commi 2 e 3, che gli enti territoriali possano riconoscere benefici di carattere economico e sociale agli appartenenti alle Forze armate che prestano servizio nei rispettivi territori, sulla base di criteri e modalità stabiliti dalla Conferenza Stato – Regioni. Al riguardo,

appare necessario verificare se le modifiche proposte siano compatibili con la clausola di neutralità finanziaria di cui all'articolo 4 del provvedimento. Osserva, invece, che le restanti proposte emendative trasmesse non sembrano presentare profili problematici dal punto di vista finanziario. Sul punto, ritiene comunque opportuno acquisire una conferma da parte del Governo.

Il sottosegretario Gianfranco POLILLO concorda con le osservazioni del relatore ed in particolare sull'opportunità di modificare l'articolo 3 prevedendo che l'istituzione del Fondo ivi previsto decorre dall'anno 2013, anziché dall'anno 2012, e aggiornando al triennio 2012-2014 il riferimento ai Fondi speciali. Esprime quindi parere contrario sull'emendamento Paglia 1.51.

Roberto SIMONETTI (LNP), *relatore*, formula la seguente proposta di parere:

« La V Commissione,

esaminato il progetto di legge 607 e abb.-A/R, recante incentivi per favorire il reclutamento di militari volontari nei reparti delle truppe alpine e gli emendamenti ad esso riferiti contenuti nel fascicolo n. 1;

preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo,

esprime

sul testo del provvedimento elaborato dalla Commissione di merito:

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione, volta a garantire il rispetto dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione:

All'articolo 3, al comma 1, sostituire le parole: a decorrere dall'anno 2012 con le seguenti: a decorrere dall'anno 2013.

Conseguentemente, al comma 2, sostituire le parole: a decorrere dall'anno 2012, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2012 e 2013, dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2011-2013, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2011 con le seguenti: a decorrere dall'anno 2013, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2013 e 2014, dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2012-2014, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2012.

sugli emendamenti trasmessi dall'Assemblea:

PARERE CONTRARIO

sull'emendamento 1.51, in quanto suscettibile di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica privi di idonea quantificazione e copertura;

NULLA OSTA

sui restanti emendamenti ».

Il sottosegretario Gianfranco POLILLO concorda con la proposta del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 12.50.

VI COMMISSIONE PERMANENTE

(Finanze)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva nell'ambito dell'esame congiunto della Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e le imprese di investimento (COM(2011)452 definitivo) e della Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'accesso all'attività degli enti creditizi e sulla vigilanza prudenziale degli enti creditizi e delle imprese di investimento e che modifica la direttiva 2002/87/CE (COM(2011)453 definitivo).

Audizione dei rappresentanti di R.ETE. Imprese Italia (*Svolgimento e conclusione*) 31

RISOLUZIONI:

7-00754 Pagano e Causi: Iniziative a livello europeo in merito alle problematiche concernenti il rafforzamento del capitale delle banche (*Discussione e conclusione – Approvazione*) 32

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva nell'ambito dell'esame congiunto della Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e le imprese di investimento (COM(2011)452 definitivo) e della Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'accesso all'attività degli enti creditizi e sulla vigilanza prudenziale degli enti creditizi e delle imprese di investimento e che modifica la direttiva 2002/87/CE (COM(2011)453 definitivo).

Audizione del Presidente dell'ABI (*Svolgimento e conclusione*) 34

ERRATA CORRIGE 35

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 24 gennaio 2012 — Presidenza del presidente Gianfranco CONTE.

La seduta comincia alle 10.35.

Indagine conoscitiva nell'ambito dell'esame congiunto della Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e le imprese di investimento (COM(2011)452 definitivo) e della Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio

sull'accesso all'attività degli enti creditizi e sulla vigilanza prudenziale degli enti creditizi e delle imprese di investimento e che modifica la direttiva 2002/87/CE (COM(2011)453 definitivo).

Audizione dei rappresentanti di R.ETE. Imprese Italia.

(Svolgimento e conclusione).

Gianfranco CONTE, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso

l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Introduce quindi l'audizione.

Marco VENTURI, *Presidente di R.ETE. Imprese Italia*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Svolgono considerazioni e pongono quesiti i deputati Giampaolo FOGLIARDI (PD), a più riprese, Silvana Andreina COMAROLI (LNP), Francesco BARBATO (IdV), a più riprese, Cosimo VENTUCCI (PdL), e Gianfranco CONTE, *presidente*, ai quali rispondono Marco VENTURI, *Presidente di R.ETE. Imprese Italia*, e Gianni TRIOLO, *Responsabile settore credito di Confesercenti*.

Gianfranco CONTE, *presidente*, ringrazia gli intervenuti e dichiara conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 11.30.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

RISOLUZIONI

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del presidente Gianfranco CONTE. — Interviene il sottosegretario per l'economia e le finanze Gianfranco Polillo.

La seduta comincia alle 11.30.

7-00754 Pagano e Causi: Iniziative a livello europeo in merito alle problematiche concernenti il rafforzamento del capitale delle banche.

(Discussione e conclusione — Approvazione).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione.

Gianfranco CONTE, *presidente*, sottolinea la rilevanza della risoluzione in discussione, la quale intende fornire indicazioni al Governo, anche in vista del prossimo Consiglio europeo straordinario del 30 gennaio prossimo, sulle problematiche derivanti dalle iniziative recentemente assunte dall'EBA relativamente al rafforzamento della capitalizzazione delle banche.

Informa quindi che l'atto di indirizzo è stato sottoscritto anche dai deputati Fuggati, Comaroli, Forcolin e Montagnoli.

Alessandro PAGANO (PdL) illustra la propria risoluzione, presentata assieme al deputato Causi, la quale affronta una tematica di grande rilevanza e di assoluta attualità.

In particolare, l'atto di indirizzo impegna il Governo ad adottare, nella prospettiva del Consiglio europeo straordinario che si terrà il 30 gennaio prossimo, una serie di iniziative politiche.

In primo luogo si chiede di verificare la possibilità di differire l'applicazione delle raccomandazioni dell'EBA, nonché di rivedere, entro i prossimi mesi, la dimensione del *buffer* aggiuntivo di capitale richiesto alle banche a fronte di esposizioni su debiti sovrani.

Inoltre si sottolinea come le richieste di ricapitalizzazione dell'EBA debbano essere valutate caso per caso, con riferimento alle singole banche interessate, dalle autorità di vigilanza dei singoli Paesi.

Un ulteriore aspetto di grande rilievo evidenziato dalla risoluzione riguarda la necessità di accelerare l'assunzione di decisioni definitive, a livello europeo, che rendano operativo e che a rafforzino il Fondo Europeo di Stabilità Finanziaria — *European Financial Stability Facility* (ESFS), con l'obiettivo di preservare la stabilità finanziaria europea, fornendo assistenza finanziaria agli Stati dell'area euro in difficoltà economica.

La risoluzione segnala quindi l'esigenza di introdurre schemi di garanzia europei sulle nuove passività bancarie a medio e a lungo termine, al fine di interrompere il

circolo vizioso tra qualità creditizia delle banche e qualità del debito sovrano dei rispettivi Paesi.

Inoltre si chiede di sostenere l'esigenza che l'attuazione delle misure del pacchetto Basilea 3 siano accompagnate da decisioni politiche, a livello europeo, efficaci e credibili relativamente alle problematiche del debito sovrano, in linea con gli orientamenti definiti già nel settembre scorso dal Consiglio europeo per il rischio sistemico.

Ritiene quindi necessario approvare al più presto l'atto di indirizzo, consentendo in tal modo al Parlamento di orientare l'atteggiamento che il Governo assumerà nelle sedi decisionali europee, valorizzando inoltre il notevole lavoro svolto su questi temi dalla Commissione.

Francesco BARBATO (IdV) sottolinea le gravi responsabilità del sistema creditizio rispetto alla crisi economico-finanziaria in atto, evidenziando come alcune decisioni scellerate, assunte negli ultimi anni da molti dirigenti del settore, abbiano compromesso la sopravvivenza di alcuni operatori, ponendo in alcuni casi a rischio la stessa stabilità del mercato finanziario.

Rileva quindi, come, paradossalmente, di tali comportamenti abbiano finito per fare le spese i risparmiatori, vedendo depauperati i loro risparmi, come testimoniato, ad esempio, dalle note vicende del *crack* Parmalat, nonché i contribuenti, i quali si sono dovuti far carico degli oneri finanziari conseguenti ai salvataggi, operati da alcuni Stati europei, di grandi operatori finanziari.

In tale contesto evidenzia come le misure per contrastare la gravissima crisi in atto non possano essere prioritariamente orientate a salvaguardare il sistema bancario, ma come occorra invece venire innanzitutto incontro alle pressanti esigenze delle famiglie e delle imprese, soprattutto quelle di piccole e medie dimensioni, che si trovano, spesso, nell'impossibilità di far fronte alle proprie necessità finanziarie e vedono pertanto compro-

messa la possibilità di rimanere sul mercato o di soddisfare anche le più elementari esigenze di consumo.

Sottolinea, quindi, come il gruppo dell'IdV non intenda assecondare ulteriori interventi di favore nei confronti del settore bancario e, più in generale, dei poteri forti, i quali invece devono essere posti con forza di fronte alle loro responsabilità. Preannuncia quindi fin d'ora l'astensione del proprio gruppo sull'atto di indirizzo in discussione.

Gianfranco CONTE, *presidente*, ritiene che, stante l'assenza dei rappresentanti del Governo, la risoluzione potrà essere posta in votazione nella seduta di domani.

Francesco BARBATO (IdV) stigmatizza con forza l'assenza del rappresentante del Governo, che ostacola, per l'ennesima volta, il corretto svolgimento dei lavori della Commissione. A tale proposito ricorda come già la settimana scorsa la latitanza del Governo abbia impedito lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata, privando la Commissione nel suo complesso, ed i singoli deputati, della possibilità di esercitare appieno le proprie prerogative istituzionali.

Invita quindi il Presidente a elevare formale protesta per tale inaccettabile comportamento, che testimonia del disprezzo dell'Esecutivo nei confronti degli organi parlamentari.

Alberto FLUVI (PD), con riferimento alle considerazioni espresse dal deputato Barbato, ritiene che l'assenza dei rappresentanti del Governo alla seduta odierna sia probabilmente dovuta al fatto che oggi non era prevista la votazione della risoluzione, la quale, come è noto, è stata posta all'ordine del giorno della Commissione anche nella giornata di domani.

Gianfranco CONTE, *presidente*, ritiene condivisibile l'esigenza, sottolineata dal deputato Barbato, che il Governo assicuri costantemente la sua presenza alle sedute della Commissione, al fine di consentire

un corretto e proficuo svolgimento dei lavori parlamentari

In tale contesto, nessun altro chiedendo di intervenire, ed essendo imminente l'avvio delle votazioni in Assemblea, sospende la seduta, al fine di verificare la possibilità di procedere fin d'oggi alla votazione della risoluzione.

La seduta, sospesa alle 11.45, è ripresa alle 12.55.

Il Sottosegretario Gianfranco POLILLO esprime una valutazione favorevole sulla risoluzione.

Marco CAUSI (PD), nel sottolineare la grande rilevanza politica della risoluzione, da lui presentata assieme al deputato Pagano in un'ottica di collaborazione tra le forze politiche presenti in Commissione, evidenzia come essa riprenda sostanzialmente il contenuto di un'interrogazione a risposta immediata da lui stesso presentata già la scorsa settimana.

Auspica quindi che sia possibile approvare l'atto di indirizzo già nella seduta odierna, dichiarando su di esso il voto favorevole del proprio gruppo.

Cosimo VENTUCCI (PdL) dichiara il voto favorevole del proprio gruppo sulla risoluzione in discussione.

Gian Luca GALLETTI (UdCpTP) dichiara di sottoscrivere la risoluzione, sulla quale preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo.

Antonio PEPE (PdL) sottoscrive la risoluzione in discussione, dichiarando su di essa il proprio voto favorevole.

Maurizio FUGATTI (LNP) preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo sulla risoluzione, che è stata sottoscritta da tutti i deputati della Lega Nord componenti della Commissione.

Francesco BARBATO (IdV) ribadisce il voto di astensione del proprio gruppo sull'atto di sindacato ispettivo.

Gianfranco CONTE, *presidente*, alla luce degli orientamenti in tal senso emersi nel corso della discussione, ritiene opportuno porre in votazione la risoluzione già nella seduta odierna.

La Commissione approva la risoluzione.

La seduta termina alle 13.05.

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del Presidente Gianfranco CONTE.

La seduta comincia alle 13.35.

Indagine conoscitiva nell'ambito dell'esame congiunto della Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e le imprese di investimento (COM(2011)452 definitivo) e della Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'accesso all'attività degli enti creditizi e sulla vigilanza prudenziale degli enti creditizi e delle imprese di investimento e che modifica la direttiva 2002/87/CE (COM(2011)453 definitivo).

Audizione del Presidente dell'ABI.

(Svolgimento e conclusione).

Gianfranco CONTE, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Introduce quindi l'audizione.

Giuseppe MUSSARI, *Presidente dell'ABI*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Svolgono considerazioni e pongono quesiti i deputati Francesco BARBATO (IdV), Maurizio FUGATTI (LNP), Marco CAUSI (PD), Ivano STRIZZOLO (PD), Amato BERARDI (PdL), Marco PUGLIESE (Misto-G.Sud-PPA) e Alessandro

PAGANO (PdL), ai quali risponde Giuseppe MUSSARI, *Presidente dell'ABI*.

Gianfranco CONTE, *presidente*, ringrazia il Presidente Mussari e dichiara conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.30.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

ERRATA CORRIGE

Nel Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari n. 592 del 19 gennaio 2012, a pagina 58, prima colonna, sedicesima riga, la parola: « *rinvio* » è sostituita dalle seguenti « *conclusione – Parere favorevole* ».

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizioni di rappresentanti della Regione Basilicata, dell'ISPRA e della società Fenice del Gruppo EDF, nell'ambito della discussione delle risoluzioni n. 7-00706 Zamparutti e n. 7-00722 Margiotta sul funzionamento dell'impianto del termovalorizzatore « Fenice » di Melfi 36

COMITATO RISTRETTO:

Disposizioni per la ricostruzione, il recupero e lo sviluppo economico-sociale dei territori abruzzesi colpiti dal sisma del 6 aprile 2009. C. 3811 Libè, C. 3993 Zamparutti, C. 4107 Lolli e C. 4675 Cicchitto 36

AVVERTENZA 36

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 24 gennaio 2012.

Audizioni di rappresentanti della Regione Basilicata, dell'ISPRA e della società Fenice del Gruppo EDF, nell'ambito della discussione delle risoluzioni n. 7-00706 Zamparutti e n. 7-00722 Margiotta sul funzionamento dell'impianto del termovalorizzatore « Fenice » di Melfi.

Le audizioni informali sono state svolte dalle 10.35 alle 11.30.

COMITATO RISTRETTO

Disposizioni per la ricostruzione, il recupero e lo sviluppo economico-sociale dei territori abruzzesi colpiti dal sisma del 6 aprile 2009. C. 3811 Libè, C. 3993 Zamparutti, C. 4107 Lolli e C. 4675 Cicchitto.

Il Comitato ristretto si è svolto dalle 14.10 alle 15.

AVVERTENZA

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

INDAGINE CONOSCITIVA

Sulle politiche ambientali in relazione alla produzione di energia da fonti rinnovabili.

Audizione di rappresentanti della società Moncada Energy Group.

SEDE REFERENTE

Modifiche agli articoli 187, 216-bis e 230 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di miscelazione di rifiuti speciali e di oli usati nonché di tracciabilità e di conferimento dei rifiuti provenienti dalle attività di pulizia manutentiva delle reti fognarie. C. 4240 Lanzarin.

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	37
SEDE LEGISLATIVA:	
Modifiche all'articolo 173 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di uso di apparecchi radiotelefonici durante la guida. C. 3901, approvata dalla 8 ^a Commissione permanente del Senato (<i>Discussione e rinvio</i>)	37
SEDE LEGISLATIVA:	
Norme in materia di circolazione stradale nelle aree aeroportuali. C. 4663 Biasotti (<i>Discussione e rinvio</i>)	38
ALLEGATO 1 (<i>Testo adottato come testo base</i>)	47
SEDE CONSULTIVA:	
Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica dell'Accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, l'Unione europea e i suoi Stati membri, firmato il 25 e 30 aprile 2007, con Allegati, fatto a Lussemburgo il 24 giugno 2010. C. 4878 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	38
ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:	
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). COM(2011)650 definitivo (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e rinvio</i>)	40
INDAGINE CONOSCITIVA:	
Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci (<i>Seguito dell'esame del documento conclusivo e approvazione</i>)	46
ALLEGATO 2 (<i>Documento conclusivo approvato</i>)	48

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Martedì 24 gennaio 2012.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.05 alle 14.10.

SEDE LEGISLATIVA

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 14.10.

Modifiche all'articolo 173 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di uso di apparecchi radiotelefonici durante la guida.

C. 3901, approvata dalla 8^a Commissione permanente del Senato.

(*Discussione e rinvio*).

La Commissione inizia la discussione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che, ai sensi dell'articolo 65, comma 2, del regolamento, la pubblicità delle sedute per la discussione in sede legislativa è assicurata, oltre che con resoconto stenografico, anche tramite la trasmis-

sione attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Intervengono il relatore Vincenzo GAROFALO (PdL) e il sottosegretario Guido IMPROTA.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nel dichiarare chiusa la discussione sulle linee generali, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.15.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

SEDE LEGISLATIVA

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 14.15.

Norme in materia di circolazione stradale nelle aree aeroportuali.

C. 4663 Biasotti.

(Discussione e rinvio).

La Commissione inizia la discussione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che, ai sensi dell'articolo 65, comma 2, del regolamento, la pubblicità delle sedute per la discussione in sede legislativa è assicurata, oltre che con resoconto stenografico, anche tramite la trasmissione attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Intervengono il relatore Jonny CROSIO (LNP) e il sottosegretario Guido IMPROTA.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nel dichiarare chiusa la discussione sulle linee

generali, propone di adottare come testo base per il prosieguo della discussione il testo della proposta di legge C. 4663 Biasotti ed altri, come modificato nel corso dell'esame in sede referente (*vedi allegato 1*).

La Commissione concorda.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.20.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 14.20.

Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica dell'Accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, l'Unione europea e i suoi Stati membri, firmato il 25 e 30 aprile 2007, con Allegati, fatto a Lussemburgo il 24 giugno 2010.

C. 4878 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, in sostituzione del relatore, avverte che la Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere alla Commissione Affari esteri sul disegno di legge C 4878, già approvato dal Senato, recante la ratifica del Protocollo di modifica dell'Accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti e l'Unione europea e i suoi Stati membri, firmato a Lussemburgo il 24 giugno 2010.

Ricorda che l'Accordo del 2007 non è ancora entrato in vigore, non essendo state espletate le procedure relative alla ratifica da parte di tutti gli Stati, come previsto dall'articolo 26 dello stesso e fa presente che manca, tra l'altro, la ratifica degli Stati Uniti. Rileva che l'Accordo, tuttavia, in base all'articolo 25, trova applicazione provvisoria a partire dal 30 marzo 2008 per i soli aspetti tecnico-operativi, come previsto nei casi in cui le procedure di ratifica richiedano tempi piuttosto lunghi.

Segnala che il Protocollo è stato negoziato dalle parti in ottemperanza all'obbligo stabilito dall'articolo 21 dell'Accordo del 2007 di avviare una seconda fase negoziale, al fine di progredire nella realizzazione in un mercato transatlantico del trasporto aereo sempre più aperto e integrato. Sottolinea che lo stesso articolo 21 autorizzava le Parti a sospendere in tutto o in parte i diritti di cui all'Accordo stesso, in caso di mancata conclusione di un accordo di seconda fase.

Passando ad una breve descrizione del contenuto degli articoli del provvedimento, fa presente che il Protocollo si compone di 10 articoli e di Allegati.

L'articolo 1 aggiunge all'articolo 1 dell'Accordo due nuove definizioni: la determinazione della nazionalità e la determinazione dell'idoneità». Per «determinazione della nazionalità» s'intende la constatazione che una compagnia aerea che si propone di operare servizi ai sensi dell'Accordo soddisfa i requisiti riguardanti la sua proprietà, il controllo effettivo e la sua sede principale di attività stabiliti all'articolo 4 dell'Accordo medesimo. Per «determinazione dell'idoneità» si intende invece la constatazione che un vettore aereo che si propone di operare servizi ai sensi dell'Accordo è dotato di una capacità finanziaria soddisfacente e dell'esperienza nella gestione di attività adeguata per operare tali servizi ed è disposto a conformarsi alle leggi, ai regolamenti e ai requisiti di tali servizi. L'articolo 2 introduce nell'Accordo l'articolo 6-bis, volto a prevedere il riconoscimento reciproco degli accertamenti regolamentari per quanto riguarda l'ido-

neità e la nazionalità delle compagnie aeree. Evidenzia che l'introduzione della nuova previsione, secondo la relazione illustrativa, produrrà una notevole riduzione del carico normativo per le compagnie aeree e le autorità di regolamentazione. L'articolo 3 sostituisce l'articolo 15 dell'Accordo in materia di protezione dell'ambiente e precisa i nuovi ambiti nei quali si svolgerà la cooperazione su tale aspetto: la ricerca e lo sviluppo di tecnologia aeronautica rispettosa dell'ambiente; lo studio dell'impatto delle emissioni dell'aviazione; la ricerca e sviluppo di carburanti verdi. L'articolo 4 aggiunge all'Accordo l'articolo 17-bis, che riconosce la dimensione sociale dell'Accordo medesimo e le opportunità da esso create, nonché la tutela dei diritti preesistenti dei dipendenti delle compagnie aeree. L'articolo 5 modifica l'articolo 18 dell'Accordo, al fine di promuovere nuove iniziative in ambiti supplementari quali la gestione del traffico aereo, la sicurezza e la cooperazione con altri Paesi. L'articolo 6 sostituisce l'articolo 21 dell'Accordo, che prevedeva i negoziati di seconda fase. Con il nuovo articolo 21, le Parti si impegnano a garantire una maggiore apertura dei mercati, eliminando le barriere che ne impediscono l'accesso. Sottolinea, in particolare, come risulta dalla citata relazione illustrativa, che con l'introduzione di alcune modifiche legislative relative alle restrizioni ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti europei, per le compagnie aeree dell'Unione europea si schiuderanno in futuro nuove opportunità commerciali per i collegamenti fra gli Stati Uniti e i Paesi non appartenenti all'Unione. Qualora l'Unione europea rispetti le prescrizioni relative al monitoraggio delle restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore, ma non si abbiano progressi negli Stati Uniti nella liberalizzazione degli investimenti, l'Unione europea avrà il diritto di bloccare le operazioni dei vettori degli Stati Uniti e viceversa. L'articolo 7 sostituisce l'Allegato 3 dell'Accordo, riguardante il trasporto effettuato da compagnie comunitarie su richiesta e a carico di enti,

agenzie o dipartimenti del governo degli Stati Uniti. L'articolo 8 richiama i documenti di cui all'allegato 6 al Protocollo, riguardante la proprietà ed il controllo delle compagnie aeree di Paesi terzi. L'articolo 9 prevede l'applicazione provvisoria del Protocollo, fino alla sua entrata in vigore, nei limiti di quanto sancito dalle norme nazionali, dalla data della firma; l'applicazione provvisoria si riferisce ai soli aspetti tecnico-operativi (definizione delle rotte, designazione delle compagnie, tipi di aeromobili utilizzati e di servizi offerti). L'articolo 10 disciplina, infine, l'entrata in vigore del Protocollo, che diverrà operativo, dopo l'entrata in vigore dell'Accordo del 2007, entro e non oltre il mese successivo alla data dell'ultima nota di uno scambio di note diplomatiche tra le Parti a conferma dell'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del Protocollo medesimo.

In conclusione, valutato positivamente il contenuto del provvedimento, propone che la Commissione esprima parere favorevole sul disegno di legge in esame.

La Commissione approva all'unanimità la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 14.25.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 14.25.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). COM(2011)650 definitivo.

(Esame, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che, secondo quanto disposto dall'articolo 127 del Regolamento della Camera, le Commissioni possono esaminare atti preparatori della normativa comunitaria e che l'esame si conclude con la votazione di un documento finale che è trasmesso, oltre che al Governo, anche al Parlamento europeo e alla Commissione europea.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, fa presente che la proposta di regolamento sugli orientamenti riguardanti la rete transeuropea di trasporto (COM(2011) 650) fa parte di un pacchetto di proposte, presentato dalla Commissione europea il 19 ottobre 2011, destinate a favorire il completamento delle reti transeuropee di trasporto, energia e telecomunicazioni. Ricorda che queste si collocano nell'ambito delle azioni previste nel prossimo quadro finanziario 2014-2020, attraverso il nuovo «Meccanismo per collegare l'Europa» (*Connecting Europe facility*), con il quale l'Unione europea intende promuovere il finanziamento di determinate infrastrutture prioritarie che rispettino i criteri di sviluppo sostenibile definiti dalla Strategia Europa 2020. Rileva che la revisione è volta a realizzare un sistema di trasporti competitivo ed efficiente in grado di soddisfare le esigenze di mobilità di persone e beni in base a standard di qualità elevati, e di garantire l'accessibilità a tutte le regioni dell'Unione europea, comprese quelle ultraperiferiche, favorendo in tal modo la coesione economica, sociale e territoriale.

Come sottolineato nella sintesi della valutazione di impatto (SEC(2011)1213) allegata alla proposta di regolamento in esame, fa presente che allo stato attuale la rete infrastrutturale di trasporto TEN-T risulta frammentata da più punti di vista: geografico, modale e delle norme e standard operativi. Rammenta che la strategia a lungo termine fino al 2030/2050 delineata dalla Commissione europea prevede interventi volti a: migliorare la pianificazione della rete a livello UE sulla base di un approccio più coerente e trasparente al fine di massimizzare il valore aggiunto

europeo della TEN-T, prevedendo in particolare che entro il 2050, tutti i principali aeroporti e porti marittimi dell'UE siano collegati alle altre infrastrutture di trasporto, con particolare riferimento alle ferrovie ad alta velocità e alle vie navigabili interne e che entro il 2030, il 30 per cento, ed entro il 2050, più del 50 per cento del trasporto di merci su gomma per le distanze superiori ai 300 km venga trasferito ad altri modi di trasporto (ferrovie o trasporto marittimo); rafforzare la cooperazione tra Stati membri al fine di coordinare gli investimenti, la tempistica, la scelta degli itinerari, le valutazioni ambientali e di costi-benefici per i progetti di interesse comune; in tale contesto gli Stati membri dovrebbero impegnarsi a realizzare i progetti transfrontalieri essenziali rispettando un calendario vincolante e adottare misure per eliminare le strozzature, realizzare i collegamenti transfrontalieri mancanti sul loro territorio e garantire la connessione con le reti infrastrutturali dei Paesi terzi e dei Paesi limitrofi nonché i collegamenti diretti tra le infrastrutture di trasporto per il traffico sulle lunghe distanze ed il traffico regionale e locale; garantire la configurazione ottimale della rete quale elemento essenziale ai fini dell'assegnazione dei finanziamenti UE; favorire lo sviluppo di tutte le modalità di trasporto e promuovere servizi di trasporto innovativi o nuove combinazioni di servizi esistenti, agevolando il trasporto multimodale e la soppressione degli ostacoli amministrativi e tecnici che impediscono l'interoperabilità della rete; migliorare la sicurezza e la sostenibilità del trasporto passeggeri e merci e consentire una mobilità senza ostacoli per tutti gli utenti, in particolare per gli anziani, i disabili e le persone a mobilità ridotta; promuovere le sinergie con le reti transeuropee di telecomunicazioni ed energia; fornire servizi di trasporto efficienti sotto il profilo dell'utilizzo delle risorse e promuovere un ampio uso delle modalità di trasporto a più basso indice di emissioni e di quelle che utilizzano sistemi di propulsione alternativi allo scopo di ridurre le emissioni di gas ad effetto serra nel settore

dei trasporti del 60 per cento entro il 2050; effettuare la valutazione del rischio e migliorare la resistenza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici e alle catastrofi naturali o antropiche (precipitazioni, tempeste, aumento del livello dei mari e inondazioni costiere); eseguire valutazioni ambientali di piani e progetti.

Segnala che, richiamandosi ai risultati della consultazione svolta sul Libro verde «Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti» (COM(2009)44), la proposta in esame ipotizza la realizzazione di una rete TEN-T articolata in due livelli: una rete globale, da realizzare entro il 2050, che comprenderà tutte le infrastrutture transeuropee di trasporto esistenti e programmate a livello nazionale e regionale. Tale rete sarebbe essenzialmente di competenza dei singoli Stati membri e dovrebbe contribuire a rafforzare la coesione territoriale, economica e sociale; una rete centrale a livello UE o *core network*, da realizzare entro il 2030, che costituirà la spina dorsale della rete transeuropea di trasporto in quanto comprenderà quelle parti della rete globale a maggiore valore strategico per il conseguimento degli obiettivi TEN-T, nonché i progetti a maggiore valore aggiunto europeo quali i collegamenti transfrontalieri mancanti, le principali strozzature e i nodi multimodali, necessari per garantire la libera circolazione di merci e passeggeri all'interno dell'Unione europea. La rete centrale, che permetterà collegamenti con le reti infrastrutturali di trasporto dei Paesi vicini e dovrà rispecchiare l'evoluzione della domanda di traffico e la necessità del trasporto multimodale, interesserà 83 porti europei principali mediante collegamenti ferroviari e stradali, 37 aeroporti principali mediante collegamenti ferroviari verso grandi città, 15.000 km di linee ferroviarie ad alta velocità e 35 grandi progetti transfrontalieri. Rileva che per la definizione della rete centrale è stato adottato un «approccio per corridoi». Per quanto attiene ai progetti di interesse comune, sottolinea che gli orientamenti forniscono il quadro per l'individuazione

di quelli necessari per la realizzazione della rete TEN-T. Osserva che gli Stati membri potranno istituire uno sportello unico per coordinare e rendere più agevoli le procedure di autorizzazione dei progetti, con particolare riferimento a quelli transfrontalieri; tali progetti, che dovranno presentare un buon rapporto costi-benefici sul piano socio-economico ed un reale valore aggiunto europeo, dovranno consentire sia la realizzazione di nuove infrastrutture nonché la manutenzione, il recupero e il miglioramento delle infrastrutture già esistenti e l'interconnessione con le infrastrutture di trasporto dei Paesi terzi e dei Paesi limitrofi sia l'interconnessione tra terminali per il trasporto merci, stazioni viaggiatori, porti interni e marittimi e aeroporti per favorire l'intermodalità.

Per quanto riguarda la rete centrale, ricorda che dovranno essere realizzati in via prioritaria i progetti di interesse comune che contribuiscono al suo completamento; in caso di significativo ritardo nell'avvio o nel completamento dei lavori, gli Stati membri interessati dovranno spiegarne entro tre mesi le ragioni; la Commissione potrà consultarli al fine di risolvere il problema o adottare misure opportune, informandone immediatamente il Parlamento europeo e gli Stati membri.

Fa presente che entro il 31 dicembre 2023 la Commissione dovrà fare il punto sulla realizzazione della rete centrale, valutandone la conformità a quanto previsto in proposito dal futuro regolamento ed i progressi compiuti.

Nell'ambito dei nuovi orientamenti segnala che sono stati individuati una serie di progetti prioritari riconducibili a tre priorità orizzontali: il progetto SESAR (*Single European Sky ATM Research Programme*), il sistema europeo di nuova generazione volto a modernizzare l'infrastruttura di controllo del traffico aereo, tenendo conto delle trasformazioni che hanno interessato il settore in seguito alla creazione del «cielo unico europeo»; i sistemi di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), stradale (ITS) e fluviale (RIS); la rete centrale per i porti e gli aeroporti. A

questi si aggiungono dieci corridoi necessari per la realizzazione della rete centrale – risultanti dalla Parte I dell'allegato della proposta di regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa – di cui quattro di diretto interesse per l'Italia: il corridoio 1 Baltico-Adriatico che collegherà Helsinki a Ravenna, nell'ambito del quale sono previsti i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna; il corridoio 3 Mediterraneo da Algeciras (Spagna) fino alla frontiera ungherese che comprenderà, tra l'altro, i collegamenti ferroviari Lione-Torino, Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divača; il corridoio 5 Helsinki-La Valletta che comprenderà il tunnel di base del Brennero nonché i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valletta, a proposito del quale ricorda che nella comunicazione del 29 giugno 2011 sul nuovo quadro finanziario 2014-2020 si ipotizzava una modifica al tracciato del corridoio che avrebbe comportato la soppressione della tratta Napoli-Palermo e la sua sostituzione con la tratta Napoli Bari; il corridoio 9 Genova-Rotterdam che comprenderà i collegamenti ferroviari Genova-Milano-Novara (cosiddetto «terzo valico appenninico»).

Rammenta che l'Assemblea della Camera in data 20 dicembre 2011 ha approvato a larghissima maggioranza la mozione Vannucci ed altri che impegna il Governo, tra l'altro, ad assumere iniziative in tutte le competenti sedi decisionali dell'Unione europea e a concertare con i Governi nazionali degli Stati che gravitano nell'area adriatico-ionica tutte le iniziative, sulla base di uno studio istruttorio adeguato, per la praticabilità del completamento del corridoio Baltico-Adriatico verso sud, lungo la costa adriatica, comprendendo i porti di Ancona, Bari e Brindisi, senza tralasciare iniziative volte all'accelerazione dei lavori per il completamento dei corridoi di interesse strategico per il nostro Paese, al fine di assicurare la

competitività, il funzionamento del mercato interno, il rilancio del nostro sistema economico e produttivo.

Ricorda altresì che gli Stati membri dovranno informare costantemente la Commissione in merito ai progressi compiuti nella realizzazione dei progetti di interesse comune e agli investimenti fatti a questo scopo, in particolare fornendo un compendio dei piani e dei programmi nazionali elaborati a tal fine e che, ogni due anni, la Commissione dovrà pubblicare una relazione sui progressi realizzati nel completamento della rete e modificare di conseguenza le mappe relative alle infrastrutture stradali, ferroviarie e della navigazione interna.

Per quanto riguarda i finanziamenti, rileva che, considerato che i tre settori delle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni presentano problemi e strozzature simili che richiedono soluzioni simili, la Commissione propone uno strumento trasversale ai tre settori, il « meccanismo per collegare l'Europa » – *Connecting Europe Facility* (COM(2011)665), allo scopo di finanziare determinate infrastrutture prioritarie che rispettino i criteri di sviluppo sostenibile definiti dalla Strategia Europa 2020. Segnala che lo stanziamento finanziario complessivo è di 50 miliardi di euro per il periodo 2014-2020 e sarà preceduto, nel periodo 2012-2013, da un progetto pilota per l'introduzione dei *Project Bond*, prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti attraverso i quali si intende mobilitare finanziamenti supplementari da parte di investitori privati. Fa presente che la Commissione calcola che nella fase pilota – che dovrebbe concentrarsi su 5-10 progetti particolarmente avanzati – l'effetto combinato dei finanziamenti provenienti dal bilancio dell'UE e di quelli della BEI, pari a 230 milioni di euro, dovrebbe liberare investimenti per un valore di 4,6 miliardi di euro.

Per i progetti nel settore dei trasporti, evidenzia che il piano di investimento prevede uno stanziamento pari a 31,7 miliardi di euro, di cui 10 miliardi provenienti dal Fondo di coesione. Fa pre-

sente che potranno beneficiare di tali finanziamenti i progetti destinati a sopprimere le strozzature, realizzare i collegamenti mancanti, garantire trasporti efficienti e sostenibili a lungo termine nonché favorire l'integrazione, l'interconnessione e l'interoperabilità tra le varie modalità di trasporto. I fondi messi a disposizione del meccanismo saranno gestiti a livello centrale, ricorrendo ad un'agenzia esecutiva o attraverso un partenariato tra la Commissione ed una o più istituzioni finanziarie, mentre l'importo di 10 miliardi sarà riservato agli Stati membri ammessi a beneficiare del Fondo di coesione e i tassi di cofinanziamento da parte del bilancio dell'Unione europea saranno fissati allo stesso livello di quelli del Fondo di coesione.

Osserva che, secondo i dati riportati nel documento della Commissione, il fabbisogno finanziario per realizzare le infrastrutture di trasporto necessarie per fare fronte alla domanda è stato stimato in più di 1,5 trilioni di euro per il periodo 2010-2030; il completamento delle TEN-T richiederà circa 500 miliardi di euro entro il 2020, di cui 250 destinati all'eliminazione delle principali strozzature e alla realizzazione dei collegamenti mancanti.

Pur ribadendo in via preliminare l'importanza dei finanziamenti a livello nazionale per favorire la realizzazione dei progetti infrastrutturali TEN-T che, in caso contrario, potrebbero subire uno slittamento delle scadenze o essere difficilmente completati, evidenzia la necessità di contribuire alla loro realizzazione con finanziamenti europei associando alle fonti tradizionali anche strumenti innovativi che grazie al loro effetto moltiplicatore consentirebbero di attirare ulteriori finanziamenti pubblici e privati. Rileva che, ad avviso della Commissione, esiste un grande potenziale per un maggiore ricorso a tali strumenti. Sottolinea che, per i progetti nel settore dei trasporti, sono previste le seguenti aliquote di cofinanziamento europeo: per quanto riguarda gli studi, il contributo dell'Unione europea non potrà superare il 50 per cento dei costi ammissibili; per quanto riguarda i lavori: per le

ferrovie e le vie navigabili interne, il contributo UE non potrà superare il 20 per cento del costo ammissibile; tuttavia esso potrà raggiungere il 30 per cento per gli interventi volti ad eliminare le strozzature, ed il 40 per cento per quelli riguardanti le sezioni transfrontaliere; per i collegamenti su strada tra porti e aeroporti, gli interventi volti a ridurre il rumore dei treni mediante l'adeguamento del materiale rotabile esistente e lo sviluppo dei porti e delle piattaforme multimodali, il contributo non potrà superare il 20 per cento; con riferimento ai sistemi di gestione del traffico, il contributo UE potrà arrivare al 50 per cento per l'ERTMS, mentre non potrà superare il 20 per cento per i sistemi di gestione del traffico, i servizi di trasporto merci, i parcheggi più sicuri lungo le strade della rete centrale e le autostrade del mare.

Rammenta che, per la gestione dei finanziamenti UE, la Commissione dovrà stabilire una programmazione pluriennale e annuale e fissare la dotazione finanziaria per l'intero periodo 2014-2020 che dovrà essere compresa tra l'80 e l'85 per cento delle risorse di bilancio relative ai trasporti, pari, come detto in precedenza, a 31,7 miliardi di euro. Gli impegni di bilancio potranno essere frazionati in quote annuali che verranno impegnate tenendo conto dello stato di avanzamento dei progetti, delle esigenze previste e della disponibilità di bilancio.

Ritiene importate sottolineare, in questa sede, che il Governo ha trasmesso la relazione tecnica sulla proposta di regolamento riguardante la revisione degli orientamenti dell'UE per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto (COM(2011)650), ai sensi dell'articolo 4-*quater* della legge n. 11 del 2005, nella quale si effettua una valutazione dell'impatto delle misure prospettate con riferimento all'interesse nazionale. Fa presente che, secondo tale valutazione, la proposta della Commissione appare complessivamente equilibrata e in linea con gli obiettivi riguardanti la realizzazione di una moderna rete di trasporto, interconnessa ed interoperabile, volta ad eliminare le

strozzature e le carenze strutturali che ostacolano il completamento del mercato unico.

In particolare, rispetto all'articolazione della rete TEN-T in una rete globale e in una rete centrale, fa presente che il Governo sottolinea che essa è frutto di un compromesso, raggiunto anche e soprattutto in seguito alla pressante richiesta dell'Italia, che tiene conto peraltro dei progetti prioritari già avviati (ad esempio, per quanto riguarda l'Italia, i progetti Torino-Lione e Trieste-Divaca, quello relativo al tunnel del Brennero). Da un lato, infatti, vi erano le posizioni degli Stati centrali dell'Unione europea dotati di un sistema maturo di reti di trasporto caratterizzato dalla saturazione delle capacità e sottoposto alla pressione di intensi flussi di traffico di attraversamento, e dall'altro quelle degli Stati periferici provvisti di reti di trasporto meno sviluppate che devono essere interconnesse alla rete centrale mediante collegamenti transfrontalieri.

Rispetto all'incremento del contributo finanziario UE destinato alla realizzazione dei progetti prioritari transfrontalieri dal 30 al 40 per cento sottolinea la particolare importanza che tale aspetto riveste per l'Italia soprattutto con riferimento a due progetti ferroviari transfrontalieri in fase di realizzazione, vale a dire la Torino-Lione ed il tunnel del Brennero, che necessitano di notevoli contributi a valere sul prossimo quadro finanziario.

Per quanto riguarda l'accesso al cofinanziamento UE previa dimostrazione che i progetti candidati hanno superato l'analisi costi-benefici sotto il profilo socio-economico con un valore netto attuale positivo, ricorda che ad avviso del Governo, tale disposizione potrebbe risultare problematica in sede di partecipazione dell'Italia a bandi europei, soprattutto per i progetti ferroviari per i quali l'investimento in capitale fisso non è mai ammortizzato, se non in periodi lunghi.

Per quanto riguarda, invece, l'impatto delle nuove misure sui cittadini e le imprese, l'adozione dei nuovi orientamenti sotto forma di regolamento li renderà cogenti per tutti.

Infine, fa presente che l'impatto sull'ordinamento interno sarà sia di natura diretta – in quanto agli articoli 41 e 42 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, relativo a misure urgenti per la crescita, l'equità ed il consolidamento dei conti pubblici, si dà la priorità agli interventi compresi nella « legge obiettivo » che siano coerenti con le reti TEN-T, ed in particolare con la rete centrale (*core network*) – sia di natura indiretta – in quanto, considerato che la proposta di regolamento considera fondamentale il concetto strategico di corridoi – vale a dire le direttrici multimodali nell'ambito della rete centrale che connettendo gli Stati membri rinsaldano il mercato interno – i provvedimenti da adottare a livello nazionale e regionale dovrebbero essere tesi al miglioramento del sistema di trasporto e logistico, perseguendo nel contempo la riduzione dei costi ed il miglioramento della produttività e della competitività.

Ricorda che il decreto-legge n. 201 del 6 dicembre 2011 è a sua volta intervenuto in materia di realizzazione di infrastrutture strategiche e di trasporto. In particolare, l'articolo 41 ha introdotto una nuova procedura per la finanza di progetto per le infrastrutture strategiche, che si applica alle infrastrutture inserite nel Programma delle infrastrutture strategiche (PIS); l'articolo 42 dello stesso provvedimento ha esteso l'ambito di applicazione delle norme di cui all'articolo 18 della legge n. 183 del 2011, sopra illustrato, mediante il riferimento a nuove opere di infrastrutturazione ferroviaria metropolitana, e di sviluppo e ampliamento dei porti e dei collegamenti stradali e ferroviari inerenti i porti nazionali appartenenti alla rete transeuropea di trasporto essenziale (*core network*), nonché alla realizzazione di infrastrutture stradali e di infrastrutture stradali e autostradali di carattere regionale.

Per quanto concerne l'iter della proposta presso le istituzioni europee, rammenta che nel corso del dibattito svoltosi il 12 dicembre 2011 in seno al Consiglio Trasporti si è preso atto di un rapporto corredato di una proposta di compro-

messo presentati dalla Presidenza polacca, che tengono conto delle posizioni espresse dai vari Stati membri.

È emerso un generale sostegno degli Stati membri alla proposta riguardante l'articolazione della rete in due livelli (rete centrale e rete globale) e sono stati evidenziati la necessità di garantire il diritto degli Stati membri di decidere sui progetti da realizzare sul proprio territorio, l'importanza dei collegamenti nel settore dei trasporti con i paesi limitrofi, una riserva sulla scelta del regolamento come strumento giuridico per adottare i nuovi orientamenti, timori per i costi elevati, soprattutto nell'attuale contesto di crisi finanziaria, necessari per adeguarsi agli obblighi previsti per ogni singola modalità di trasporto, con particolare riferimento al trasporto ferroviario – e a tale proposito è stato richiesto un approccio più flessibile che consenta deroghe in determinate circostanze – difficoltà a rispettare, soprattutto nell'attuale situazione di crisi, le date vincolanti del 2030 e del 2050 indicate dalla Commissione per la realizzazione rispettivamente della rete centrale e delle rete globale, critiche nei confronti dell'approccio per corridoi che, oltre a comportare un rischio di incertezza giuridica, non sarebbe conforme al principio di sussidiarietà, riserve sul rafforzamento del ruolo dei coordinatori europei in relazione alla realizzazione della rete centrale e l'introduzione del concetto di piattaforme di corridoio, con riferimento alla necessità di evitare la creazione di ulteriori strutture amministrative e di ridurre i relativi costi.

Nel ricordare che del pacchetto fanno parte, inoltre, una proposta di regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee di telecomunicazioni (COM(2011)657), che prevede 9,2 miliardi di euro per sostenere gli investimenti in reti a banda larga veloci e ultraveloci e in servizi digitali paneuropei; una proposta di regolamento per lo sviluppo della rete infrastrutturale europea dell'energia (COM(2011)658) con uno stanziamento di 9,1 miliardi di euro per progetti infrastrutturali energetici, orientati

alla realizzazione degli obiettivi del pacchetto clima energia per il 2020; una comunicazione dal titolo « Pacchetto per la crescita: integrazione delle infrastrutture europee » (COM(2011)676), ritiene che l'esame della proposta di regolamento rappresenti un'occasione importante per discutere di temi di grande attualità e rilievo, anche alla luce della recente delibera del CIPE, nonché in considerazione dell'accento posto dalla stessa Commissione europea nella comunicazione del luglio scorso sulla cooperazione del settore dei trasporti tra l'Unione europea e i Paesi limitrofi del luglio scorso (COM(2011)415). Sottolinea che, nell'area euro mediterranea, infatti, si avverte sempre di più la necessità di un nuovo approccio alla cooperazione in materia di trasporti, essenzialmente tra i Paesi della Politica europea di vicinato (PEV) e i Paesi dell'allargamento; ciò appare tanto più significativo se si considera che l'Unione europea si avvia a riconoscere la macroregione adriatico-ionica.

Per i motivi richiamati, giudica utile avviare un'attività conoscitiva volta ad acquisire, attraverso un numero contenuto di audizioni con soggetti qualificati, tutti gli elementi che possano consentire alla Commissione di predisporre un documento finale puntuale ed efficace da trasmettere alle istituzioni europee nella fase ascendente di esame della proposta di regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nel rinviare all'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, le determinazioni in merito allo svolgimento dell'attività conoscitiva testè richiesta dal

relatore, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.30.

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 14.30.

Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci.

(Seguito dell'esame del documento conclusivo e approvazione).

Mario VALDUCCI, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Propone che la proposta di documento conclusivo, presentata nella seduta del 3 novembre scorso, venga modificata in alcuni punti delle conclusioni.

Dopo gli interventi dei deputati Mario LOVELLI (PD), Vincenzo GAROFALO (Pdl), Michele Pompeo META (PD), Mario VALDUCCI, *presidente*, in considerazione del dibattito svolto, riformula la proposta di modifica testè presentata.

La Commissione approva all'unanimità la proposta di documento conclusivo come da ultimo riformulata (*vedi allegato 2*).

La seduta termina alle 15.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

ALLEGATO 1

**Norme in materia di circolazione stradale nelle aree aeroportuali.
C. 4663 Biasotti.**

TESTO ADOTTATO COME TESTO BASE

ART. 1.

1. Al fine di gestire i flussi veicolari in entrata e in uscita negli aeroporti aperti al traffico civile, la direzione aeroportuale dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) competente per territorio, sentita la società o ente di gestione aeroportuale, a salvaguardia della sicurezza della circolazione, dell'ordine pubblico, della accessibilità, della fruibilità e della sicurezza dell'utenza, può, con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, istituire corsie o aree nelle quali è limitato l'accesso o la permanenza, tenendo conto delle specifiche caratteristiche infrastrutturali e del traffico dell'aeroporto.

2. Le limitazioni all'accesso e al tempo di permanenza nelle corsie o nelle aree determinate con le ordinanze di cui al comma 1 sono indicate mediante apposita segnaletica stradale. Il controllo dell'accesso e del tempo di permanenza nelle suddette aree può essere eseguito anche mediante apparecchiature o dispositivi elettronici omologati ovvero appro-

vati per il funzionamento in modo completamente automatico, ai sensi delle norme vigenti.

3. Chiunque viola il divieto o la limitazione disposti con le ordinanze di cui al comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 38 a euro 155 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 80 a euro 318 per i restanti veicoli.

4. L'accertamento delle violazioni dei limiti di accesso o di permanenza nelle corsie o aree di cui al comma 1 può essere effettuato anche mediante le apparecchiature o i dispositivi di cui al comma 2, direttamente gestiti dagli organi di polizia stradale che svolgono servizio in ambito aeroportuale, in conformità alle norme vigenti. In tale caso la contestazione immediata non è necessaria e per il procedimento sanzionatorio relativo alle violazioni dell'ordinanza di cui al comma 1 si applicano le norme del titolo VI del citato codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni.

5. Gli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge sono a carico delle società o degli enti di gestione aeroportuale interessati.

ALLEGATO 2

**Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario
di passeggeri e merci.**

DOCUMENTO CONCLUSIVO APPROVATO

INDICE

Premessa

1. Quadro normativo

- 1.1 La normativa comunitaria*
- 1.2 La normativa nazionale*
- 1.3 L'assetto delle Ferrovie dello Stato*
- 1.4 Le norme sulla sicurezza ferroviaria*
- 1.5 La proposta di recast della Commissione europea*

2. Criticità del processo di liberalizzazione

- 2.1 Necessità di omogeneità normativa nell'ambito dell'Unione europea e della istituzione di un unico organismo europeo di regolazione*
- 2.2 Necessità di affidare la gestione della rete ad un soggetto terzo rispetto agli operatori*
- 2.3 Gli interventi normativi più discussi sotto il profilo della loro coerenza con i principi della concorrenza*
- 2.4 Necessità dell'istituzione di un regolatore nazionale indipendente*

3. Problemi connessi alla regolazione economica

- 3.1 Le compensazioni finanziarie all'autotrasporto*
- 3.2 La progressiva riduzione delle risorse pubbliche destinate al trasporto ferroviario*
- 3.3 La ridefinizione del perimetro del servizio universale e del sistema di finanziamento*

4. Contratti di servizio e contratti di programma

- 4.1 Contratti di servizio di trasporto di interesse nazionale*
- 4.2 Trasporto pubblico ferroviario regionale e locale*
- 4.3 Il contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana*

5. Conclusioni

PREMESSA

Il settore del trasporto ferroviario attraversa una fase di profonde trasformazioni. Le caratteristiche del trasporto ferroviario, sia per quanto concerne le tratte per le quali sussiste una domanda tale da garantirne il finanziamento integrale attraverso il mercato, sia riguardo alle tratte che si configurano come servizio pubblico – e pertanto finanziate in misura determinante da contributi dello Stato o di altri enti pubblici –, saranno profondamente modificate dalla piena attuazione della liberalizzazione del trasporto ferroviario di passeggeri, secondo le modalità disciplinate dalla normativa dell'Unione europea.

Da questo punto di vista, la realizzazione e l'attivazione della rete ad alta velocità/alta capacità, oltre a costituire un risultato fondamentale per il potenziamento della dotazione infrastrutturale del Paese e il miglioramento del sistema dei trasporti, offre la condizione anche per una prima effettiva realizzazione di una situazione concorrenziale sui trasporti ferroviari di passeggeri a lunga percorrenza.

Il tema della liberalizzazione interessa anche le tratte di servizio pubblico. Basti ricordare in proposito il regolamento (CE) n. 1370/2007, che ha disciplinato i servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, e che è entrato in vigore nel dicembre 2009. D'altra parte la questione del servizio pubblico, e, in particolare, dei servizi regionali e interregionali destinati al trasporto di pendolari, deve essere considerata in primo luogo sotto il profilo dell'adeguatezza e della qualità dei servizi stessi, che sono stati spesso oggetto, anche recentemente, di polemiche e critiche.

Il tema della liberalizzazione, infine, investe pienamente il servizio di trasporto ferroviario di merci. In questo ambito, ad un quadro normativo compiutamente definito nel senso dell'apertura del mercato, fa riscontro una situazione in cui stenta ad affermarsi una effettiva parità tra gli operatori. Anche questa è una delle cause delle profonde difficoltà del settore, che potrebbe invece offrire un forte stimolo alla ripresa del sistema economico del Paese nel suo complesso e fornire una valida alternativa agli effetti di congestione e al pesante impatto ambientale del trasporto di merci su gomma.

In questo quadro, la IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) ha ritenuto di svolgere un'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, innanzitutto, per verificare se il quadro normativo nazionale, definito attraverso il recepimento della normativa dell'Unione europea – il primo, secondo e, da ultimo, terzo pacchetto ferroviario – risulti idoneo per governare il processo di liberalizzazione e, con specifico riferimento al trasporto di passeggeri, evitare che l'operatore nazionale si trovi in una

situazione di svantaggio, o, comunque, di assenza di reciprocità, per quanto riguarda le condizioni di accesso al mercato, nei confronti dei principali operatori degli altri Paesi europei.

In secondo luogo, lo svolgimento dell'indagine conoscitiva è stato motivato dall'esigenza di svolgere un'approfondita riflessione sulle più appropriate modalità di gestione dell'infrastruttura ferroviaria, sia in ordine alle problematiche connesse alla liberalizzazione e all'apertura del mercato, sia rispetto alle possibilità di rafforzamento dello stesso gruppo Ferrovie dello Stato. In relazione alla gestione della rete, tra l'altro, si è inteso verificare quali siano le modalità più appropriate di organizzazione e funzionamento di un organismo di regolazione del settore ferroviario o, più in generale, del settore dei trasporti.

Inoltre, si è inteso verificare in quali condizioni il gruppo Ferrovie dello Stato si accinga ad affrontare la concorrenza nel settore del trasporto di passeggeri sulle tratte a lunga percorrenza e quali strategie intenda porre in atto.

Per quanto attiene invece alle tratte di servizio pubblico e, in particolare, al trasporto regionale e locale dei pendolari, le considerazioni relative al processo di liberalizzazione sono sviluppate nella prospettiva di valutare l'efficacia degli interventi finora adottati e di individuare ulteriori misure da porre in essere per garantire livelli di servizio adeguati, tenuto conto comunque delle difficoltà di incrementare i contributi a carico degli enti pubblici.

L'indagine conoscitiva, infine, ha dedicato una particolare attenzione all'esame del settore del trasporto ferroviario di merci, per considerare come possa esserne favorita la ripresa e la crescita.

L'indagine conoscitiva è stata deliberata il 5 ottobre 2010 e si è conclusa, dopo la deliberazione di una proroga e lo svolgimento di ventuno audizioni, il 21 settembre 2011.

Nel corso dell'indagine conoscitiva sono stati auditi: il Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, professor Antonio Catricalà; il Presidente, avv. Luca Cordero di Montezemolo, e l'amministratore delegato, ing. Giuseppe Sciarrone, di Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA (NTV); il Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), ing. Alberto Chiovelli; rappresentanti di FerCargo; rappresentanti di ASSOFERR; il Presidente del CER, ing. Mauro Moretti; rappresentanti di Confapi Trasporti; rappresentanti di Arenaways SpA; rappresentanti di ASSTRA; rappresentanti di Federmanager; rappresentanti dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF); rappresentanti dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture (AVCP); rappresentanti di Confetra; rappresentanti delle associazioni di tutela dei consumatori; rappresentanti di Ferrovie dello Stato Spa; rappresentanti di Legambiente; rappresentanti di organizzazioni sindacali del settore del trasporto ferroviario; l'ispettore generale capo dell'Ispettorato Generale per gli Affari Economici, dott.ssa Alessandra Dal Verme, il dirigente generale del dipartimento del tesoro del Ministero dell'economia e delle finanze, dott. Antimo Prospero; rappresentanti di Skylogic SpA; rappresentanti di ENEA.

Il ciclo delle audizioni è stato concluso quindi con l'audizione del vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Roberto Castelli.

1. Quadro normativo

1.1 La normativa comunitaria

Il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario in Europa è stato avviato dalla direttiva 91/440/CEE, *Direttiva del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie*, concernente lo sviluppo e la liberalizzazione del trasporto internazionale delle merci, e con le successive direttive n. 95/18/CE, n. 95/19/CE, e n. 96/48/CE che, rispettivamente, regolamentano i requisiti richiesti alle imprese ferroviarie per ottenere il rilascio della licenza, la ripartizione della capacità dell'infrastruttura e la riscossione del diritto di accesso alla rete, e l'interoperabilità del sistema ferroviario ad alta velocità.

A questa prima serie di atti normativi è seguita l'emanazione del c.d. « primo pacchetto ferroviario », diretto a sviluppare l'apertura del mercato alla concorrenza, a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture e l'utilizzo ottimale delle stesse, nonché a promuovere la sicurezza secondo *standard* e criteri di controllo comuni in ambito europeo.

In particolare, il pacchetto è costituito da quattro direttive:

- la direttiva 2001/12/CE stabilisce che il diritto di accesso alla rete ferroviaria europea alle imprese titolari di licenza per il trasporto internazionale i merci, e dispone che i singoli stati garantiscano che le funzioni necessarie ad assicurare la gestione equa, trasparente e non discriminatoria dell'accesso all'infrastruttura vengano affidate a soggetti non operanti nel settore del trasporto ferroviario, garantendo la presenza di un organismo di regolazione, per il controllo sul rispetto delle regole della libera concorrenza;

- la direttiva 2001/13/CE ridefinisce i criteri di assegnazione delle licenze alle imprese ferroviarie, stabilendo che gli Stati membri attribuiscono le competenze per il rilascio ad un soggetto che non esercita attività di servizio ferroviario;

- la direttiva 2001/14/CE disciplina le modalità di assegnazione della capacità e i criteri di imposizione dei diritti di accesso, ponendo a carico del gestore dell'infrastruttura l'obbligo di predisporre il prospetto informativo della rete;

- la direttiva 2001/16/CE relativa all'interoperabilità (1) del sistema ferroviario convenzionale, che prevede la soppressione graduale degli ostacoli all'interoperabilità del sistema ferroviario, in particolare provvedendo all'armonizzazione delle norme tecniche. Le condizioni per realizzare nel territorio comunitario l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale riguardano la

(1) L'interoperabilità è la capacità dei sistemi ferroviari di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità dei treni su tutta la rete, garantendo il livello di prestazioni richiesto per le linee; tale capacità si fonda sull'insieme delle prescrizioni regolamentari, tecniche ed operative che debbono essere soddisfatte per ottemperare ai requisiti essenziali.

progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di detto sistema, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio del sistema stesso.

Nel corso del 2004 è stato approvato il «secondo pacchetto ferroviario», costituito da un regolamento e tre direttive:

- il regolamento n. 881/2004, che istituisce l'Agenzia ferroviaria europea, con il compito di contribuire sul piano tecnico all'attuazione della normativa comunitaria finalizzata a migliorare la posizione concorrenziale del settore ferroviario, potenziando il livello di interoperabilità dei sistemi ferroviari, e a sviluppare un approccio comune in materia di sicurezza del sistema ferroviario europeo, nella prospettiva di concorrere alla realizzazione di uno spazio ferroviario europeo senza frontiere, in grado di garantire un elevato livello di sicurezza;
- la direttiva 2004/49/CE, che prevede un complesso di misure per accrescere il livello di sicurezza delle ferrovie comunitarie, in considerazione dello sviluppo dell'interoperabilità delle reti;
- la direttiva 2004/50/CE che aggiorna le direttive sull'interoperabilità, ai fini di una maggior armonizzazione dei requisiti tecnici;
- la direttiva 2004/51/CE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, che prevede un'estensione della liberalizzazione al trasporto nazionale delle merci.

Il «Terzo pacchetto ferroviario», varato nel 2007, volto alla creazione di uno spazio ferroviario europeo integrato, è costituito da due direttive e due regolamenti:

- la direttiva 2007/58/CE, che prevede l'apertura del mercato dei servizi internazionali di trasporto passeggeri all'interno della Comunità;
- la direttiva n. 2007/59/CE, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità;
- il regolamento n. 1370/2007/CE, relativo ai servizi di trasporto passeggeri su strada e su ferrovia, che definisce i criteri e i limiti di intervento delle autorità competenti nell'ambito del settore del trasporto pubblico di passeggeri, al fine di migliorarne la qualità, la sicurezza e la convenienza, e prevede che le autorità stesse possano aggiudicare direttamente i contratti di servizio ferroviari, salvo espresso divieto della legge nazionale;
- il regolamento n. 1371/2007/CE, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

1.2 La normativa nazionale

La trasposizione delle norme comunitarie nell'ordinamento interno ha preso avvio con il decreto del Presidente della Repubblica n. 277 del 1998, che ha recepito la direttiva 91/440/CE, e con il decreto del Presidente della Repubblica n. 146 del 1999, di recepimento delle direttive 95/18/CE e 95/19/CE.

In particolare, il decreto del Presidente della Repubblica n. 277 del 1998 ha introdotto principi di autonomia gestionale e accesso al mercato ferroviario; ha istituito la figura del gestore dell'infrastruttura quale soggetto indipendente; ha stabilito che i rapporti fra gestore e Stato siano regolati dall'Atto di concessione (2); ha previsto l'accesso alla infrastruttura ferroviaria da parte delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese che effettuano trasporti combinati internazionali di merci; ha fissato i criteri per la determinazione del canone di accesso all'infrastruttura; ha disciplinato il rilascio delle licenze e del certificato di sicurezza alle imprese.

Successivamente, l'articolo 131 della legge n. 388 del 2000 (legge finanziaria per il 2001) ha determinato un'ulteriore apertura alla concorrenza del mercato del trasporto ferroviario nazionale, mediante la sostituzione del regime concessorio con quello autorizzatorio per il servizio del trasporto ferroviario.

L'articolo 38 della legge 166 del 2002 aveva poi stabilito che i servizi di trasporto viaggiatori di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico siano regolati con contratti di servizio, da affidare mediante procedura di gara. La norma è stata successivamente modificata dall'articolo 9, comma 2-*bis*, del decreto-legge n. 159 del 2007, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 222 del 2007, il quale ha previsto che tutti i servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico, e quindi non solo quelli di trasporto viaggiatori, come precedentemente stabilito, devono essere regolati con contratto di servizio pubblico. Per l'affidamento del contratto si richiede esclusivamente il rispetto della normativa comunitaria e non più la procedura concorsuale. I contratti di servizio sono sottoscritti, per l'amministrazione, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere del CIPE.

Parte del primo pacchetto ferroviario (direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE) è stato recepito con il decreto legislativo n. 188 del 2003. Il provvedimento ha ridefinito aspetti assai rilevanti della disciplina del trasporto ferroviario, con riguardo alle licenze delle imprese ferroviarie, ai diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, all'ampliamento dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria, in particolare definendo in maniera più articolata e dettagliata le caratteristiche e i compiti del gestore dell'infrastruttura, ed individuando nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'organismo di regola-

(2) Il rapporto di concessione è stato trasferito da Ferrovie dello Stato a Rete Ferroviaria Italiana, ai sensi del decreto ministeriale 31 ottobre 2000.

zione del settore, la cui istituzione è prevista all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE. Ha inoltre introdotto il titolo autorizzatorio, che per le imprese estere può essere concesso a condizione di reciprocità.

Va sottolineato come questo provvedimento abbia sostanziato la scelta di estendere l'ambito di apertura del mercato dei servizi ferroviari anche ai servizi di trasporto nazionale di passeggeri e di merci e, quindi, oltre il perimetro definito all'interno del primo pacchetto. Il decreto legislativo n. 188 del 2003 ha infatti reso possibile l'accesso all'intera rete ferroviaria nazionale di imprese ferroviarie in possesso di licenza per l'espletamento dei « servizi di trasporto internazionale nella parte di infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché di servizi di trasporto nazionale di passeggeri o di merci », sebbene il trasporto nazionale di merci e di passeggeri non risulti compreso fra quelli oggetto della direttiva 2001/12/CE, che si limita a disciplinare l'accesso al trasporto combinato internazionale merci e, su richiesta, l'accesso alla rete ferroviaria transeuropea per l'esercizio del trasporto internazionale di merci.

Il recepimento del primo pacchetto ferroviario è stato poi completato con il decreto legislativo n. 268 del 2004, che ha dato attuazione alla direttiva 2001/16/CE sull'interoperabilità, volto a stabilire le condizioni che permettono di realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario nazionale convenzionale con il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.

Con riferimento all'organismo di regolazione, esso ha trovato concreta attuazione con l'emanazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 184 del 2004, di riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che all'articolo 16, comma 4, ha istituito l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF), posto alle dirette dipendenze del Ministro, e non ricompreso fra gli uffici di diretta collaborazione del Ministro previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 320 del 2001.

L'attuazione del secondo pacchetto ferroviario è stata invece avviata con il decreto legislativo n. 162 del 2007 che ha dato attuazione, in particolare, alle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE. Il decreto disciplina in particolare le condizioni di sicurezza per l'accesso al mercato dei servizi ferroviari, attribuendo le competenze in materia ad un organismo autonomo di nuova istituzione, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. L'Agenzia, pienamente indipendente dalle imprese ferroviarie, dal gestore dell'infrastruttura, da ogni altro soggetto richiedente la certificazione e dagli enti appaltanti, emana le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigila sulla loro applicazione.

Con riferimento ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie, il decreto legislativo afferma la responsabilità di ciascuno di loro per la propria parte di sistema e per il relativo funzionamento sicuro, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi, nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi.

Il decreto legislativo istituisce infine, presso il Ministero dei trasporti, l'Organismo investigativo permanente, il quale svolge inda-

gini a seguito di incidenti gravi, al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione di incidenti.

Il recepimento del secondo pacchetto ferroviario è stato completato dal decreto legislativo n. 163 del 2007, che attua la direttiva 2004/50/CE, definendo le condizioni necessarie a realizzare l'interoperabilità dei sistemi ferroviari transeuropei nazionali ad alta velocità e convenzionali con i corrispondenti sistemi ferroviari transeuropei ad alta velocità e convenzionali. Il provvedimento interviene in merito alla progettazione, costruzione, messa in servizio, ristrutturazione, rinnovamento, esercizio e manutenzione degli elementi di tali sistemi, nonché relativamente alle qualifiche professionali e alle condizioni di salute e di sicurezza del personale che si occupa dell'esercizio e della manutenzione.

Per accelerare la liberalizzazione dei servizi ferroviari, l'articolo 2, comma 253, della legge n. 244 del 2007 (legge finanziaria per il 2008), ha previsto lo svolgimento di un'indagine conoscitiva da parte del Ministero dei trasporti sul trasporto ferroviario di viaggiatori e merci sulla media e lunga percorrenza. L'indagine era volta ad individuare i servizi di collegamento ferroviario in grado di raggiungere condizioni di equilibrio economico, e destinati alla liberalizzazione, ed i servizi da mantenere in esercizio tramite contratti di servizio pubblico, in quanto non in grado di essere forniti in condizioni di equilibrio economico, ma ritenuti di utilità sociale. Le conclusioni dell'indagine sono state approvate dal CIPE con la delibera n. 122 del 17 dicembre 2009.

Quanto al terzo pacchetto ferroviario, il decreto legislativo n. 15 del 2010 (integrato peraltro da alcuni articoli della legge n. 99 del 2009, espressamente richiamati dallo stesso decreto legislativo), ha trasposto la direttiva n. 2007/58/CE, che prevede l'apertura dei servizi internazionali di trasporto passeggeri all'interno della Comunità.

Infine, il decreto legislativo n. 191 del 2010 ha provveduto a recepire le direttive n. 2008/57/CE e 2009/131/CE, in materia di interoperabilità del sistema ferroviario, mentre il decreto legislativo n. 247 del 2010 ha trasposto la normativa dettata dalla direttiva n. 2007/59/CE, in tema di certificazione dei macchinisti addetti ai treni nel sistema ferroviario nazionale.

Ulteriori recenti interventi normativi saranno illustrati nel prosieguo del presente documento: nel paragrafo 2.3 la modifica della normativa in materia di ufficio di regolazione-URSF; nel paragrafo 2.4 alcune disposizioni che presentano profili problematici sotto il profilo del processo di liberalizzazione.

1.3 L'assetto delle Ferrovie dello Stato

Il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario ha comportato una complessiva ridefinizione giuridica ed organizzativa dell'assetto dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, resasi necessaria anche a seguito della crisi maturata nel corso degli anni '60 e '70, dovuta principalmente alla inefficienza organizzativa e produttiva dell'azienda. L'azienda è stata trasformata con la legge n. 210 del 1985 in Ente Ferrovie dello Stato, ed ha successivamente

acquisito l'identità di ente pubblico economico. Successivamente, alla luce dell'evoluzione della disciplina comunitaria, sulla base del decreto-legge n. 333 del 1992, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 359 del 1992, l'azienda è stata quindi trasformata, con delibera CIPE del 12 agosto 1992, in una società per azioni – « Ferrovie dello Stato – Società di trasporti e servizi per azioni » – cui sono state demandate le funzioni relative ai servizi di trasporto ferroviario sulla rete nazionale.

Al Ministro dell'economia e delle finanze è stata attribuita la titolarità delle azioni, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la competenza a definire modalità e contenuti delle concessioni intestate alla società.

Per quanto riguarda l'assetto della società, con il contratto di programma 1994-2000 e con le direttive del Presidente del Consiglio dei ministri del 30 gennaio 1997 e del 18 marzo 1999 (cosiddette direttive Prodi e D'Alema) è stata adottata la scelta di procedere verso la separazione delle attività di gestione dell'infrastruttura da quelle di gestione dei servizi di trasporto.

Il processo di separazione societaria è stato completato, dopo la realizzazione del processo di « divisionalizzazione » (3), con la costituzione, il 1° giugno 2000, di una società che svolge l'attività di trasporto (Trenitalia S.p.A.), cui ha fatto seguito, il 1° luglio 2001, la costituzione di un'ulteriore società per la gestione dell'infrastruttura (RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.), entrambe interamente possedute da Ferrovie dello Stato S.p.A.

Lo schema organizzativo delle Ferrovie dello Stato è quindi quello di una holding, FS S.p.A., cui fanno capo sia la società di gestione delle infrastrutture, RFI S.p.A., che l'impresa di trasporto, Trenitalia S.p.A., la cui separazione legale, amministrativa, contabile e gestionale è garantita e vigilata dallo Stato.

Alla società Ferrovie dello Stato S.p.A., in base alla concessione di cui al decreto ministeriale 26 novembre 1993, n. 225/T, era stato attribuito l'esercizio del servizio ferroviario di trasporto pubblico per la durata di settanta anni. Successivamente, sulla base della evoluzione legislativa (4), il decreto ministeriale 31 ottobre 2002, n. 138/T, ha abrogato il precedente decreto, attribuendo la concessione ad RFI ai soli fini della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, per un periodo di sessanta anni. L'esercizio dell'attività di trasporto ferroviario, invece, secondo i principi della disciplina comunitaria, è ora subordinato al rilascio di apposita licenza da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Gli strumenti che regolano i rapporti tra Ferrovie dello Stato S.p.A. e lo Stato sono:

- il contratto di programma e il contratto di servizio con il gestore dell'infrastruttura, che individuano, da un lato, gli investimenti

(3) Nel 1998 è stata creata la divisione Infrastruttura; nel maggio 1999 sono state costituite altre tre divisioni per assicurare il trasporto di passeggeri sulla media e lunga distanza, il traffico delle merci e il trasporto in ambito locale.

(4) In proposito, si veda l'articolo 14 del decreto-legge n. 33 del 1992, nonché l'articolo 131 della legge n. 388 del 2000 (legge finanziaria 2001).

necessari allo sviluppo e al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria e gli oneri di gestione della medesima posti a carico dello Stato, dall'altro, la manutenzione ordinaria della rete ferroviaria;

- il contratto di servizio con l'impresa di trasporto, che individua gli obblighi di servizio pubblico posti a carico di quest'ultima, con riferimento al servizio universale (5).

Il processo di privatizzazione ha contribuito sensibilmente al miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia dell'azienda come dimostrano i dati relativi al personale impiegato e alla sua produttività. In particolare, l'azienda nel 1980 impiegava 219.258 addetti, con una produttività pari a 1.368 treni/km per addetto; nel 2010 il numero degli addetti è sceso a 80.153 unità, con una produttività quasi triplicata, pari a 3.875 treni/km per addetto.

1.4 Le norme sulla sicurezza ferroviaria

La direttiva 2004/49/CE ha previsto un complesso di misure per accrescere il livello di sicurezza delle ferrovie comunitarie, in considerazione dello sviluppo dell'interoperabilità delle reti, con l'obiettivo di armonizzare la struttura normativa negli Stati membri, ripartire le responsabilità tra i soggetti interessati, sviluppare obiettivi e metodi comuni di sicurezza per armonizzare le norme nazionali, nonché istituire, in ogni Stato membro, un'autorità preposta alla sicurezza e un organismo responsabile delle indagini in caso di incidenti e inconvenienti. La direttiva ha anche stabilito che la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incombe sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, i quali devono mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio e devono istituire i sistemi di gestione della sicurezza.

La direttiva ha inoltre disposto che per l'accesso all'infrastruttura l'impresa ferroviaria deve essere titolare di un certificato di sicurezza, strumento con il quale viene attestato che l'impresa ferroviaria abbia elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è pertanto in grado di soddisfare i requisiti delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI), ai fini del controllo dei rischi e del funzionamento sicuro sulla rete. Per poter gestire e far funzionare un'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura deve a sua volta ottenere un'autorizzazione di sicurezza dall'autorità preposta alla sicurezza. È infine previsto che ciascuno Stato membro istituisca un'autorità preposta alla sicurezza, indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, dal gestore dell'infrastruttura, dal soggetto richiedente la certificazione e dall'ente appaltante.

(5) Al riguardo si veda l'articolo 4, comma 4, della legge n. 538 del 1993 (legge finanziaria 1994).

Infine la direttiva ha previsto che ciascuno Stato membro provveda affinché, sugli incidenti gravi occorsi nel sistema ferroviario, siano svolte da un organismo permanente indagini finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione di incidenti.

Il decreto legislativo n. 162 del 2007, di recepimento della direttiva, ha conseguentemente ridefinito la disciplina della sicurezza ferroviaria, trasferendo le competenze esercitate dal gestore dell'infrastruttura nazionale e, in parte, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, all'Agenzia nazionale per la sicurezza, istituita dall'articolo 4 dello stesso decreto legislativo. Le attribuzioni investigative in materia di incidenti ferroviari sono state invece demandate ad un apposito organismo, costituito presso il Ministero.

All'Agenzia, che ha sede a Firenze, è riconosciuta piena indipendenza sul piano organizzativo, giuridico e decisionale, dalle imprese ferroviarie, dal gestore dell'infrastruttura e da ogni altro soggetto richiedente la certificazione. Essa è preposta alla sicurezza del sistema ferroviario, e svolge i compiti e le funzioni previsti dalla direttiva 2004/49, con l'attribuzione di poteri di regolazione nel settore. In tale ambito, l'Agenzia si conforma alle norme comunitarie ed a quelle emanate dall'Agenzia europea per la sicurezza delle ferrovie, di cui al regolamento CE/881/2004. L'Agenzia provvede affinché le responsabilità della sicurezza del sistema ferroviario sia posta a carico dei gestori dell'infrastruttura.

L'Agenzia presenta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed all'Agenzia ferroviaria europea, entro il 30 settembre, un rapporto annuale sulla propria attività. Il Ministero è tenuto a trasmettere al Parlamento, entro il 30 ottobre di ogni anno, un rapporto informativo sull'attività svolta nel corso dell'anno dall'Agenzia.

Il decreto legislativo n. 162 del 2007 ha anche istituito, come già accennato, l'altro organismo che, accanto all'Agenzia, rappresenta il principale strumento individuato dalla direttiva 2004/49/CE per la nuova disciplina della sicurezza ferroviaria. Il nuovo soggetto, denominato Organismo investigativo permanente, è costituito da una nuova Direzione generale incardinata nel Ministero dei trasporti, istituita con regolamento ai sensi dell'articolo 17, comma 4-bis, della legge n. 400 del 1988. Alla nuova direzione generale viene attribuita autonomia funzionale nello svolgimento dei propri compiti. L'Organismo investigativo ha il compito di effettuare indagini sugli incidenti ferroviari, al fine di fornire raccomandazioni per migliorare la sicurezza nella circolazione ferroviaria. Tali indagini, come espressamente disposto dalla direttiva 2004/49/CE, non hanno lo scopo di stabilire responsabilità in merito agli incidenti che formano oggetto delle stesse.

1.5 La proposta di recast della Commissione europea

La disciplina comunitaria in materia di trasporto ferroviario è stata prevalentemente adottata, come si è visto, attraverso lo strumento della direttiva. Tale opzione, sebbene sostenuta dall'esigenza di garantire adeguati tempi di recepimento ai singoli Stati, ha determinato nel corso degli anni l'emergere di problemi connessi alla difformità fra le varie normative interne, a sua volta causata dalle interpretazioni non sempre omogenee di specifici aspetti delle direttive

stesse. La questione risulta peraltro particolarmente complessa in relazione all'incremento del numero dei Paesi coinvolti nel processo di liberalizzazione, a seguito dell'allargamento dell'Unione europea.

Proprio al fine di avviare a soluzione i problemi cui si è accennato, la Commissione europea ha approvato nel settembre 2010 la « Comunicazione relativa allo sviluppo di uno Spazio unico ferroviario europeo », che costituisce una proposta di *recast* o, revisione, della intera normativa vigente in materia.

Nel documento si sottolinea in particolare come la capacità di sviluppo del trasporto ferroviario risulti ancora fortemente frenata da una serie di fattori, quali l'inadeguatezza dei finanziamenti, gli ostacoli alla concorrenza, la carenza di forme adeguate di regolamentazione. Si rileva inoltre come gli organismi di regolazione costituiti nei diversi Stati membri incontrino notevoli difficoltà nell'espletamento delle proprie funzioni, specie quelle relative al rispetto delle regole della concorrenza fra imprese ferroviarie, sia per ragioni strutturali, quali carenza di personale qualificato e di risorse, sia, in altri casi, per le insufficienti garanzie di indipendenza attribuite a tali organismi rispetto ai gestori della infrastruttura ferroviaria, all'*incumbent*, o al Ministero titolare dei diritti di proprietà su quest'ultimo.

In relazione a quest'ultimo, fondamentale aspetto, la proposta della Commissione intende rafforzare le garanzie di indipendenza e terzietà del regolatore, e a tal fine l'articolo 55 della proposta, nel configurare un aggiornamento delle norme relative agli organismi di regolamentazione, sancisce che tali organismi devono essere indipendenti da qualsiasi altra autorità pubblica, e in particolare dall'autorità che esercita i diritti di proprietà sull'impresa ferroviaria storica (*incumbent*).

2. Criticità del processo di liberalizzazione

2.1 *Necessità di omogeneità normativa nell'ambito dell'Unione europea e della istituzione di un unico organismo europeo di regolazione*

L'Italia ha dato tempestiva attuazione, più di quanto abbiano fatto la maggior parte dei Paesi dell'Unione europea, ai principi comunitari di apertura alla concorrenza del mercato dei servizi ferroviari, mediante la puntuale trasposizione delle numerose direttive che si sono succedute a partire dai primi anni '90. Apertura al mercato che ha riguardato, è opportuno ricordare, i servizi di trasporto merci e, per il comparto passeggeri, i soli servizi di trasporto internazionale; non sono infatti state adottate normative di liberalizzazione riferite al trasporto passeggeri nazionale, che peraltro in alcuni paesi – fra cui l'Italia – ha conosciuto una parziale apertura sulla base di norme interne.

Proprio l'ingente mole delle norme adottate in sede comunitaria con lo strumento della direttiva, la necessità di un loro recepimento negli Stati membri, con le connesse modalità interpretative – necessariamente rimesse all'autonomia dei singoli legislatori – hanno tuttavia determinato nel corso del tempo un disallineamento di alcuni aspetti della disciplina applicabile ai servizi ferroviari nei vari Paesi dell'Unione.

Su questo punto si è soffermato in particolare, nella sua audizione, il Presidente della Comunità delle ferrovie europee (CER), Mauro Moretti, rilevando come la mancanza di un quadro normativo omogeneo è una delle ragioni che non hanno consentito la definizione di un mercato unico, favorendo piuttosto la creazione di diversi e autonomi mercati nazionali, governati da regole spesso assai difformi da un Paese all'altro, con effetti molto pesanti sulla parità di trattamento fra l'operatore principale (*incumbent*) e i nuovi entranti.

Si pone quindi un problema fondamentale di ridefinizione di regole comuni, valide per tutti i Paesi, che dovrebbero essere preferibilmente adottate non attraverso direttive, ma con norme regolamentari, che abbiano diretta incidenza innovativa nei singoli ordinamenti.

La CER segnala inoltre i rischi connessi all'«eccesso di regolazione»: nell'arco di un decennio si è già pervenuti al terzo pacchetto ferroviario, e il succedersi degli aggiornamenti normativi, da un lato, non consente al quadro complessivo di acquisire stabilità, e dall'altro aggiunge oneri amministrativi e finanziari che gravano per lo più a carico delle imprese.

Anche nell'audizione svolta in qualità di amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, ha ribadito su questo punto la necessità di un ripensamento a livello comunitario della impostazione finora seguita, proponendo l'adozione di regole effettivamente uguali per tutti i Paesi europei, e sottolineando come anche il problema del regolatore indipendente dovrebbe essere affrontato in sede comunitaria. Attualmente infatti sono presenti distinti soggetti regolatori nazionali – peraltro con poteri, funzioni e caratteristiche diverse – ma sembra evidente che, nella prospettiva del completamento dell'apertura del mercato, si ponga piuttosto l'esigenza di individuare un'unica autorità europea regolatrice del settore.

Anche in altre audizioni è stata rilevata la opportunità di istituire un soggetto regolatore europeo, che possa assumere un ruolo di coordinamento generale, anche al fine di garantire un'applicazione omogenea delle norme in tutto il territorio comunitario. Tale orientamento è stato espresso in particolare da Federmanager, che ha posto in rilievo come, nell'attuale mercato globalizzato, il solo regolatore nazionale non sia sufficiente, e se si intende effettivamente unificare tutto il trasporto ferroviario europeo in un unico mercato non si possa prescindere da un regolatore europeo, con competenze complessive, che imponga criteri di reciprocità, evitando che imprese di altri Paesi entrino nel mercato nazionale allo scopo di concorrere nei soli settori più redditizi.

Correlata a questa posizione, è la critica espressa da F.S. e condivisa da Federmanager, circa le modalità di recepimento del diritto comunitario: da un'unica fonte comunitaria sono state create 27 regolamentazioni nazionali differenti, che di fatto impediscono l'ingresso all'interno dei singoli mercati del trasporto negli altri Paesi.

La ricerca CERTeT – Bocconi: *Scenari e prospettive del sistema ferroviario italiano nel conteso di liberalizzazione europea* – allegata all'audizione svolta da Federmanager – in proposito sottolinea negativamente il fatto che la liberalizzazione non sia stata attuata allo stesso modo in tutti gli Stati. In particolare, è molto pregiudizievole

la posizione della Francia, che ha scelto di limitare notevolmente l'apertura del proprio mercato ferroviario: la Francia ha infatti una posizione geografica centrale, ed è il paese principale di riferimento per i traffici sia turistici che commerciali con l'Italia.

Per superare gli effetti deleteri causati dalla disomogeneità della regolazione, si auspica che la Commissione europea – nell'ambito dell'annunciato *recast* – prenda atto della necessità di privilegiare la scelta di strumenti normativi di diretta applicazione, quali i regolamenti, sottraendo in questo modo ai singoli Stati l'ambito discrezionale di cui hanno finora potuto disporre nella trasposizione della normativa europea.

Con riferimento al *recast*, il direttore dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF) ha ricordato che in questo ambito è prevista l'istituzione di un organismo di regolazione europeo, sotto forma di *authority*. Esistono infatti una pluralità di obblighi europei derivanti dall'appartenenza all'Unione che impongono di costituire in breve tempo un organismo indipendente di regolazione.

2.2 Necessità di affidare la gestione della rete ad un soggetto terzo rispetto agli operatori

Uno degli elementi che in Italia hanno rallentato lo sviluppo della concorrenza nel settore dei servizi di trasporto ferroviario è certamente da individuarsi nella posizione del gestore della infrastruttura – RFI – che, sebbene formalmente distinto dal principale operatore – Trenitalia – risulta appartenente allo stesso gruppo, il cui controllo appartiene al Ministero dell'economia e delle finanze. La necessità di affidare la gestione della rete a un soggetto terzo e indipendente rispetto alle imprese che forniscono i servizi è un punto essenziale del dibattito in corso, la cui rilevanza ha trovato conferma nella maggior parte delle audizioni svolte.

Su questo aspetto si era già soffermata l'Autorità Garante della concorrenza e del mercato nella sua segnalazione al parlamento e al Governo del 9 febbraio 2010. Nell'audizione del 27 ottobre 2010, inoltre, il Presidente dell'Autorità, Antonio Catricalà, ha più dettagliatamente motivato gli orientamenti espressi in tale documento: in primo luogo, sottolineando come la rete ferroviaria rappresenti un monopolio naturale, e, per ragioni di opportunità e di sicurezza, nonché per la necessità di predisporre notevoli investimenti, l'affidamento della rete ad un unico gestore pubblico configuri una scelta sostanzialmente obbligata; in secondo luogo, rilevando la necessità di definire la distinzione dei ruoli fra i soggetti operanti nel settore, e, specificamente, evidenziando con chiarezza la necessità di separare il ruolo del regolatore da quello del proprietario della rete, e quello del proprietario da quello del gestore.

In particolare, il Presidente dell'Antitrust ha posto in rilievo la circostanza per cui la società RFI, pur essendo separata da Trenitalia dal punto di vista societario e della *governance*, appartiene al Gruppo Ferrovie dello Stato come la stessa Trenitalia, ed entrambe sono sottoposte al controllo del Ministero dell'economia e delle finanze.

Il vice ministro delle infrastrutture e trasporti, a questo proposito, ha rilevato come il fatto che RFI faccia capo alla medesima holding cui fa capo Trenitalia non possa non generare dubbi di parzialità.

Da parte sua, il Presidente dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, ha sottolineato come la situazione attualmente vigente determini un ostacolo ad un effettivo sviluppo della concorrenza, in quanto le nuove imprese non possono utilizzare l'attuale struttura ferroviaria che risulta in concessione esclusiva a Ferrovie dello Stato, che utilizza questa prerogativa per rendere meno agevole l'ingresso di tali operatori nel mercato.

La riconducibilità ad un'unica holding del gestore e dell'operatore ferroviario espone inevitabilmente il sistema a possibili alterazioni dei principi di concorrenza, come può evincersi nella vicenda della direttiva adottata con DPCM del 7 luglio 2009, che ha individuato gli impianti – soprattutto scali merci – destinati a restare nella disponibilità di RFI, prevedendo che gli altri vengano trasferiti ad altre società del settore ferroviario. Le imprese concorrenti hanno di conseguenza dovuto in parte ricollocare le proprie attività, che potevano in precedenza transitare sugli scali resi non più disponibili. Alcune di queste imprese hanno promosso un ricorso amministrativo, attualmente pendente presso il Consiglio di Stato, nei confronti del decreto, proprio correlato alla possibile violazione della normativa pro-concorrenziale.

Su questo punto, l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, ha sottolineato che l'80 per cento del traffico nazionale concerne oggi 26 impianti, e il 95 per cento del traffico nazionale riguarda 45 impianti. In questa situazione, non sembra sostenibile la richiesta di mantenere attivi anche tutti gli altri impianti, con costi molto elevati, che nessuno potrebbe remunerare. Si dovrebbe piuttosto decidere quali sono gli impianti fondamentali, che devono rimanere pubblici, e privatizzare gli altri, lasciando ai nuovi proprietari il compito di mantenerli in condizioni di sicurezza ed agibilità.

La questione della insufficiente distinzione dei ruoli fra il gestore e il principale operatore emerge con altrettanta rilevanza quando si faccia riferimento al Prospetto Informativo della Rete (PIR), che, ai sensi dell'articolo 13 del decreto legislativo n. 188 del 2003, viene emanato annualmente da RFI, in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Si tratta del documento che regola i rapporti con tutti i soggetti interessati a richiedere capacità, in termini generali e in termini di tracce orarie. Nel corso delle audizioni è stato rilevato – da parte, tra gli altri, di FerCargo – come i criteri e le modalità di elaborazione e diffusione del PIR, che ovviamente rappresenta uno strumento essenziale per programmare l'attività delle imprese, non sembrino rispondere a quelle regole di trasparenza e imparzialità che dovrebbero garantire a tutti gli operatori, in un contesto di mercato, le medesime possibilità.

2.3 Gli interventi normativi più discussi sotto il profilo della loro coerenza con i principi della concorrenza

Fra le questioni di natura normativa che sembrano ostacolare il processo di liberalizzazione, è stata segnalata la disposizione intro-

dotta dall'articolo 59 della legge n. 99 del 2009 – cui si è fatto cenno in precedenza – secondo cui lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, compresa la parte di servizi internazionali svolta sul territorio italiano, può essere soggetto a limitazioni nel diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso del servizio, nei casi in cui il loro esercizio possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico in termini di redditività di tutti i servizi coperti da tale contratto. L'accertamento di tale situazione è di competenza dell'Ufficio di regolazione dei servizi ferroviari, cui possono rivolgersi RFI, Trenitalia, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, o le regioni titolari del contratto di servizio.

Tale aspetto è stato in particolare evidenziato da Arenaways, società che ha avviato la propria attività di trasporto passeggeri nella zona del Nord-Ovest (linea Vercelli-Novara-Milano-Pavia-Alessandria), ed ha poi iniziato – da aprile del 2010 – ad effettuare alcuni collegamenti internazionali, utilizzando come HUB lo scalo di Alessandria. Secondo il rappresentante di Arenaways, la norma di cui al citato articolo 59 potrebbe compromettere le prospettive della società, rappresentando un'oggettiva alterazione dei meccanismi di mercato (6).

Va peraltro rilevato come la norma citata debba essere collocata all'interno di una generale ridefinizione di alcuni aspetti del processo di liberalizzazione a livello europeo; la disposizione costituisce infatti trasposizione nell'ordinamento interno della norma di cui all'articolo 10, paragrafo 3-ter, della direttiva 91/440/CE, come modificata dall'articolo 1 della direttiva 2007/58/CE, che fa parte del terzo pacchetto ferroviario.

La *ratio* della norma si ricava dai considerata della direttiva 2007/57/CE, in particolare dal punto 10, ove si rileva come « l'apertura alla concorrenza dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri, compreso il diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso di un servizio internazionale, tra cui stazioni situate nel medesimo Stato membro, può ripercuotersi sull'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia prestati a titolo di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero poter limitare il diritto d'accesso al mercato qualora questo compromettesse l'equilibrio economico di detti contratti di servizio pubblico... ».

La questione del trasporto locale, e in particolare di quello di competenza delle regioni, è stata chiamata in causa da molti dei soggetti auditi. Ciò anche in relazione alle notevoli difficoltà che in questo settore ha incontrato il processo di liberalizzazione.

I contratti di servizio che regolano il trasporto regionale sono stati stipulati, nella pressoché totalità dei casi, con Trenitalia, che ha tradizionalmente gestito il servizio pubblico e che recentemente ha

(6) Va segnalato che la società ha interrotto il servizio sulla linea Milano-Torino nel mese di agosto 2011. In data 1° agosto 2011, a seguito della presentazione di istanza fallimentare da parte di alcuni soci, il tribunale di Torino ha nominato un curatore fallimentare per la società Arenaways.

potuto contare su una legislazione che ha favorito la prosecuzione dei suoi rapporti contrattuali. In particolare, si fa riferimento all'articolo 25 del decreto-legge n. 185 del 2008, che ha assegnato, per la stipula dei nuovi contratti di servizio dello Stato e delle regioni con Trenitalia, 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, purché rispondenti a criteri di efficientamento e razionalizzazione, nonché all'articolo 7, comma 3-ter, del decreto-legge n. 5 del 2009, come convertito dalla legge n. 33 del 2009, che ha previsto per i contratti di servizio concernenti il trasporto pubblico locale una durata minima di sei anni, rinnovabili per ulteriori sei anni, e, infine, all'articolo 61 della legge n. 99 del 2009, che ha di fatto soppresso l'obbligo di gara per l'affidamento dei predetti servizi, consentendone l'assegnazione diretta.

L'Autorità Antitrust ha rilevato come questo recente orientamento – che si potrebbe definire 'protezionistico' – rappresenti un serio ostacolo al processo di liberalizzazione, ed ha ricordato l'esperienza di altri paesi, come la Germania, dove le imprese concorrenti dell'operatore principale hanno acquisito circa il 20 per cento del mercato in treni/km e dispongono di sovvenzioni pubbliche, che peraltro si riducono laddove i servizi vengono affidati mediante gara pubblica.

Va d'altronde precisato che la questione del trasporto regionale e locale è fortemente condizionata dalla scarsa remunerazione dei servizi, che riduce notevolmente le prospettive di ingresso di nuove imprese.

Tra le disposizioni che possono suscitare dubbi in ordine ai principi di liberalizzazione, occorre ancora ricordare, la recente disposizione di cui all'articolo 21, comma 4, lettera b), del citato decreto-legge n. 111 del 2011 che ha istituito un sovrapprezzo al canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'accesso alle infrastrutture costruite o adattate appositamente per l'alta velocità con il vincolo di destinare i relativi introiti al finanziamento degli oneri dei servizi universali di trasporto ferroviario di interesse nazionale.

A tale riguardo, occorre peraltro sottolineare come la direttiva 2007/58/CE preveda che gli Stati membri possano autorizzare l'autorità competente per i trasporti ferroviari di viaggiatori a riscuotere da imprese ferroviarie, che assicurano servizi viaggiatori, diritti sull'esercizio di collegamenti effettuati fra due stazioni dello Stato membro.

Da ultimo, l'articolo 8 del decreto-legge n. 138 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 148 del 2011, che ha previsto l'obbligo per tutte le imprese ferroviarie di applicare i contratti collettivi nazionali di settore.

In relazione a questa norma, l'Autorità Garante della concorrenza e del mercato ha inviato, in data 14 settembre 2011, una segnalazione al Parlamento e al Governo, nella quale osserva in primo luogo che, « se da un lato la necessità di un contratto nazionale del settore ferroviario appare fuori discussione, dall'altro, la modifica in questione presenta profili critici sotto il profilo concorrenziale, sui quali l'Autorità in passato si è già espressa ». Infatti, a parere dell'Antitrust, valgono in proposito le considerazioni svolte in una precedente

segnalazione, in base alle quali « l'imposizione per legge dell'adozione di un determinato tipo di CCNL appare eventualmente più appropriata per i soli aspetti del contratto che producono effetti sulla sicurezza dei trasporti, piuttosto che anche a quelli meramente economici » anche perché « i lavoratori dei settori con forti barriere legali all'ingresso godono di un trattamento più favorevole della media grazie alla rendita monopolistica delle imprese ivi operanti ».

2.4 Necessità dell'istituzione di un regolatore nazionale indipendente

Alla luce delle considerazioni e dei problemi evidenziati appare pienamente motivata la scelta del legislatore comunitario, il quale ha stabilito – con l'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE – che la funzione di regolazione del processo di liberalizzazione dei servizi di trasporto ferroviario debba essere affidata ad organismi nazionali, che possono essere individuati nel ministero competente in materia di trasporti o in altro organismo, ma che devono essere indipendenti sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti.

A tale disposizione l'Italia ha dato attuazione, dapprima, con l'articolo 37 del decreto legislativo n. 188 del 2003, il quale ha individuato l'organismo di regolazione nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In seguito, l'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 184 del 2004, di riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha istituito l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari che, al fine di garantirne indipendenza e autonomia di carattere organizzativo, giuridico e decisionale, è stato posto alle dirette dipendenze del Ministro.

Con riguardo a tale questione, la Commissione europea ha avviato una procedura di infrazione (n. 2008/2097), in cui si rileva « la non corretta trasposizione dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE in base al quale l'organismo di regolamentazione è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti e da quelli preposti all'assegnazione nonché dai richiedenti ».

Nelle fasi conclusive della presente indagine conoscitiva, è intervenuto l'articolo 21, comma 4, del decreto-legge n. 98 del 2011, che proprio al fine di superare i rilievi della Commissione europea, prevede che, all'ufficio di regolazione (URSF) venga preposto un soggetto scelto tra persone dotate di indiscusse moralità e indipendenza, alta e riconosciuta professionalità e competenza nel settore dei servizi ferroviari, nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previamente sottoposta al parere delle competenti Commissioni parlamentari.

A prescindere da tale ultima modifica normativa – i cui effetti dovranno essere valutati anche in sede UE – la necessità di affidare le funzioni di regolazione ad un'autorità indipendente è stata sottolineata da molti dei soggetti auditi.

Il presidente dell'AGCM, in particolare, ha rilevato che l'attuale soggetto di regolazione non è forte perché non è indipendente, e quindi non dispone della necessaria credibilità nei confronti del mercato e degli operatori. La soluzione, a suo avviso, anche considerando l'esigenza di non determinare oneri per le finanze pubbliche, potrebbe essere quella di affidare le funzioni di regolazione alla stessa Autorità Antitrust. Essa infatti, secondo il suo presidente, avrebbe la possibilità di organizzare una sezione autonoma, che, avvalendosi di personale comandato dalle amministrazioni competenti in materia (Ferrovie, ENAC, ANAS), si occuperebbe di tutto il comparto del trasporto, dettando le regole essenziali a garantirne l'accesso.

In proposito, i rappresentanti di NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori) hanno sottolineato che, mentre in occasione delle due grandi privatizzazioni degli ultimi dieci anni in Italia (energia e telecomunicazioni) è stata creata un'apposita Authority, ciò non è avvenuto per il settore ferroviario, ove i compiti di regolazione del mercato sono affidati al gestore dell'infrastruttura. Oltre alla separazione societaria tra Trenitalia e RFI sarebbe necessaria una separazione proprietaria. L'Autorità dei trasporti potrebbe anche essere un soggetto che già esiste, come ad esempio l'AGCM, ma va considerato che questa garantisce la concorrenza *ex post*, mentre la missione del regolatore è quella di garantire condizioni eque di concorrenza alle imprese prima che il confronto di mercato abbia inizio.

Una posizione sostanzialmente analoga è stata sostenuta su questo aspetto dai rappresentanti di ASSTRA, secondo cui occorre affidare ad un'autorità, non necessariamente da creare *ex novo*, il compito di disciplinare l'intero settore, a partire dal sistema tariffario e di vigilare sull'intero processo di progressiva liberalizzazione del trasporto pubblico locale, e da FerCargo, che ha segnalato come l'urgenza di risolvere il problema potrebbe consigliare di affidare la supervisione a un soggetto già esistente, che potrebbe essere proprio l'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Federmanager ha a sua volta evidenziato la necessità di un regolatore nazionale indipendente, peraltro coordinato da un regolatore comunitario, se si intende creare un mercato europeo, al quale attribuire competenze complessive, agendo in termini di reciprocità sostanziale, anche per evitare da parte degli *incumbent* stranieri una presa di possesso dei mercati più redditizi all'interno dei singoli paesi.

Su questo argomento, l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato ha rilevato invece che, in una prospettiva di mercato unico, occorre dotarsi di autorità che riescano, sulla base di regole comuni, a esprimere la propria valutazione e azione a livello europeo. In sostanza, il ruolo del regolatore nazionale dovrebbe essere destinato a perdere peso e funzioni, in favore di una nuova autorità europea di regolazione.

Il direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, Alberto Chiovelli, sullo stesso tema, ha messo in rilievo che, per lo sviluppo dei processi di liberalizzazione è fondamentale il ruolo del gestore della rete, in quanto denominatore comune di tutte le imprese ferroviarie che entrano nel sistema; lo sviluppo del trasporto passa quindi attraverso le politiche poste in essere dal gestore della rete. Occorre quindi valutare come lo Stato, che è il concedente del gestore

della rete, intenda mettere in atto questo tipo di indicazioni nei confronti del gestore stesso, e con quali strumenti; fra questi, si potrebbe anche considerare l'istituzione di un'autorità di regolazione.

Il direttore generale dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari ha ricordato che la proposta di *recast* della normativa ferroviaria, in corso di dibattito al Consiglio europeo e al Parlamento, prevede fra l'altro – e non vi è nessuna obiezione da parte degli Stati membri – che l'organismo di regolazione debba diventare un'*authority*, e molti Paesi, tra cui la Francia, si sono già adeguati a questo. A prescindere, pertanto, da qualsiasi considerazione sull'indipendenza dell'URSF, l'evoluzione naturale sarà la creazione anche nel nostro paese di un'autorità indipendente. Qualora, invece, non si intenda procedere alla istituzione di una nuova autorità, ma alla costituzione di una sezione all'interno di una già esistente, secondo l'esperienza europea più consolidata, essa si potrebbe collocare in un'*authority* per le reti anziché all'interno dell'AGCM, giacché quest'ultima ha funzioni più generaliste e giurisdizionali, mentre le *authority* per le reti (acqua, luce, gas) hanno competenze specifiche in termini di regolazione di monopoli naturali e di mercati protetti.

3. Problemi connessi alla regolazione economica

3.1 *Le compensazioni finanziarie all'autotrasporto*

Le difficoltà del trasporto ferroviario italiano sono testimoniate da alcuni dati: il volume dei passeggeri trasportati in Italia è aumentato del 2-3 per cento tra il 2003 e 2008, mentre negli altri Stati è aumentato in misura maggiore: in Germania del 14 per cento, nel Regno Unito del 28 per cento, in Svezia del 24,7 per cento e in Francia del 18,5 per cento.

La percentuale di merci trasportate per ferrovia è passata dal 12 per cento del 2007 all'8 per cento del 2010, in controtendenza con l'esigenza rilevata da molti anni sia in Italia che in Europa di orientarsi verso modalità di trasporto delle merci alternative rispetto a quella stradale, che resta invece nel nostro paese di gran lunga la più utilizzata.

Il trasporto ferroviario sconta del resto, in questo settore, la concorrenza dell'autotrasporto, che, come ha sottolineato l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, ha beneficiato negli anni scorsi di rilevanti compensazioni finanziarie pubbliche, e, più in generale, di una legislazione orientata a favorire tale modalità di trasporto. Tale impostazione, secondo F.S., dovrebbe essere rivista, anche alla luce del nuovo Libro bianco dei trasporti della Commissione europea, nel quale si segnalano i costi ambientali e sociali connessi all'incremento del trasporto stradale e la conseguente necessità di incentivare il ricorso a soluzioni intermodali alternative, basate sui trasporti ferroviari e marittimi, al fine di trasferire su ferrovia, entro il 2050, la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze.

In questa direzione, l'amministratore delegato di F.S. ha fatto anche presente la necessità di promuovere una internalizzazione di costi esterni, basata sul principio del *polluter pays* (chi inquina paga),

comprendendo tra le attività inquinanti tutte le esternalità oggi esistenti, da quelle fisiche a quelle chimiche. Un principio che trova applicazione nella direttiva Eurovignette (2006/38/CE) – la cui versione aggiornata è stata approvata il 12 settembre 2011 dal Consiglio – che prevede per gli Stati la facoltà – che lo Stato italiano non ha ancora esercitato – di introdurre una tassa per l'utilizzo delle strade da parte dei veicoli pesanti, e la possibilità di destinare gli introiti dei pedaggi al finanziamento di sistemi di trasporto più efficienti e meno inquinanti.

3.2 La progressiva riduzione delle risorse pubbliche destinate al trasporto ferroviario

Il tema della crisi del trasporto ferroviario va anche ricondotto a ragioni interne, e, in particolare, alla progressiva riduzione delle risorse pubbliche di cui esso ha potuto disporre.

L'efficienza e qualità dei servizi di trasporto ferroviario sono infatti in larga misura condizionate dalla disponibilità delle risorse pubbliche necessarie a sostenere gli investimenti per la manutenzione e il rinnovo delle infrastrutture. Il quadro dei finanziamenti erogati in questa direzione viene predisposto nell'ambito del Contratto di programma tra RFI – in quanto gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria nazionale – e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il quale, come meglio verrà illustrato in seguito, definisce gli interventi e le opere da realizzare, il loro ordine di priorità, il costo degli interventi e delle opere complessive programmate, e le relative risorse finanziarie rese disponibili.

Le scelte di politica dei trasporti sono necessariamente condizionate da questi vincoli economici, ma risentono d'altra parte anche dell'orientamento al mercato che l'operatore ferroviario nazionale ha dovuto assumere dopo la privatizzazione dell'azienda. In particolare, il progetto Alta Velocità, che rappresenta un indiscutibile successo non solo per l'azienda ma per tutto il Paese, come dimostrano le *performance* di assoluta eccellenza delle linee già operative, ha certamente 'drenato' una quota importante di risorse che solo nel lungo periodo potranno essere compensate dai risultati di gestione. È noto infatti, anche sulla base dell'esperienza di altri paesi europei, che gli investimenti iniziali per la progettazione, costruzione e messa in funzionamento di tale sistema risultano assai ingenti e non possono che determinare ricadute sul settore ordinario del trasporto ferroviario, con particolare riguardo ai segmenti meno redditizi.

In tale contesto, è emersa nel corso della indagine conoscitiva la questione della ridefinizione del servizio universale passeggeri, che appare in questa fase fortemente in crisi, sia per l'inadeguatezza delle risorse che lo Stato è in grado di fornire per la copertura degli oneri del servizio assolto da Trenitalia, sia per le indubbie carenze di qualità, puntualità ed efficienza, che gli utenti, soprattutto i pendolari, hanno modo di riscontrare quotidianamente.

Secondo i dati forniti dal vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Roberto Castelli, i servizi di media e lunga percorrenza si basano su un'offerta complessiva di circa 80 milioni di treni/km. In termini di treno/km, il servizio diurno, ad esclusione del servizio

pubblico locale, occupa circa il 65 per cento dell'offerta complessiva, laddove il servizio notturno presenta un peso complessivo pari al 25 per cento. Il restante 10 per cento è costituito da servizi internazionali e servizi *charter* e religiosi, che vengono sostanzialmente gestiti direttamente dalle imprese e quindi non hanno interesse in questo ambito. Da un lato, emerge la presenza di una rete forte, che si sostiene economicamente ed è appetibile dal punto di vista commerciale, composta dalle tratte Milano-Napoli, Torino-Venezia, Bologna-Venezia, Bologna-Verona, dall'altro c'è una rete a redditività negativa, che tuttavia l'*incumbent* ritiene di poter mantenere, in quanto si tratta di servizi che gravitano sulla rete forte, ma hanno origini e destinazione sulla rete complementare, quindi servizi la cui scarsa remunerazione Trenitalia ritiene di poter gestire (le tratte Torino-Milano-Venezia-Trieste-Udine e Milano-Bologna-Rimini-Ancona-Pescara).

In relazione a questa parte della rete, il vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Roberto Castelli, ha peraltro sottolineato come si ponga senz'altro il problema di definire alcuni criteri che consentano di garantire un livello di mobilità soddisfacente, imperniata sui collegamenti ferroviari delle due grandi direttrici, tirrenica e adriatica, la trasversale sud tra Caserta e Bari, i collegamenti da e per la Sicilia e il nord del Paese. Nella direttrice tirrenica sono compresi i collegamenti nord-sud dalla Calabria e dalla Campania verso Piemonte, Lombardia e Veneto. In quella adriatica sono compresi i collegamenti dalla Puglia verso il Friuli, il Veneto, la Lombardia e il Piemonte. Nei collegamenti da e verso la Sicilia sono compresi i servizi verso il Piemonte, la Lombardia e il Veneto.

3.3 *La ridefinizione del perimetro del servizio universale e del sistema di finanziamento*

Uno degli aspetti sui quali appare opportuno intervenire al fine di razionalizzare l'utilizzo delle risorse è quello che riguarda i contenuti del servizio universale. A questo proposito, ha espresso un orientamento molto preciso l'Autorità Antitrust, proponendo proprio una ridefinizione del perimetro del servizio universale, che consenta di chiarire quali tratte abbiano necessità della compensazione finanziaria pubblica, e di procedere poi all'apertura al mercato anche per questo tipo di servizio. Si tratterebbe di una concorrenza non 'nel mercato' ma 'per il mercato', attraverso cioè gare che selezionino le imprese in grado di svolgere con più efficienza i servizi stessi. Per questa via, si potrebbe introdurre un effettivo stimolo al miglioramento degli standard di efficienza e qualità anche nei confronti dell'*incumbent*, che oggi si trova in una oggettiva condizione di monopolista, almeno per quanto attiene al settore passeggeri.

Infatti, dal 2000 ad oggi sono state rilasciate 62 licenze per impresa ferroviaria, 12 delle quali revocate per motivi vari. Delle 50 licenze residue 10 autorizzano al servizio passeggeri, 19 al servizio merci e 21 al servizio misto merci più passeggeri. Alcune di queste imprese operano in modo significativo, sia pure a livello prevalentemente locale. In realtà, nell'ambito del servizio passeggeri, l'unica rilevante prospettiva concorrenziale è rappresentata dalla società di nuova costituzione NTV (Nuovi Treni Veloci), che dovrebbe avviare la

propria attività a fine 2011, limitatamente ai servizi su linee dell'Alta Velocità. L'Italia si troverà ad essere l'unico Paese che prevede due competitori su tale segmento di mercato.

L'amministratore delegato di NTV, nel corso della sua audizione, ha peraltro segnalato l'interesse della società ad estendere gradualmente il proprio ambito di attività, non escludendo la possibilità in futuro di partecipare, qualora le regioni decideranno per un'apertura del mercato, a gare per l'affidamento di servizi di trasporto regionale.

L'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato ha a sua volta denunciato l'insufficienza dei contributi dello Stato per il servizio universale: complessivamente, Trenitalia investe per questi servizi 115 milioni di euro, aggiuntivi rispetto a quanto versato dallo Stato. F.S. ritiene che, in quanto impresa privata, Trenitalia non dovrebbe essere tenuta a subire perdite finanziarie per coprire i servizi universali; è un problema che deve necessariamente essere risolto dallo Stato. L'amministratore delegato di F.S. giudica peraltro positivamente la recente introduzione di un contributo a carico delle imprese che operano nell'alta velocità, e che sarà destinato a copertura dei costi del servizio universale, ma ha sottolineato che esso andrà a gravare soprattutto su Trenitalia, essendo questa l'azienda che offre ed offrirà, anche in futuro, la maggior parte dei collegamenti ad alta velocità.

Il quadro delle risorse che lo Stato ha reso disponibili nell'ultimo triennio, nell'ambito del contratto di servizio con Trenitalia, è stato fornito dal vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Roberto Castelli: 239 milioni di euro nel 2009, 252 milioni di euro nel 2010, 242 milioni di euro nel 2011.

In un'ottica europea, la regolazione del servizio universale appare fortemente condizionata dalla scarsa disponibilità di risorse pubbliche che molti paesi europei – soprattutto fra i nuovi entranti dell'Europa dell'est – possono destinare a tale servizio.

Si determinano pertanto disparità molto ampie, con relative ricadute sulle imprese dei Paesi che stipulano i relativi contratti di servizio. Chi ha maggiori disponibilità derivanti dal proprio contratto di servizio universale ha anche maggiori possibilità di poter entrare in mercati diversi dal proprio, soprattutto nel caso di partecipazioni a gare inerenti ai servizi universali dove c'è più probabilità di ottenere utili. Una migliore architettura finanziaria permetterebbe di evitare il rischio della sottocompensazione dei servizi soggetti a contratto di servizio universale che va a discapito dell'impresa ferroviaria e della qualità offerta dalla stessa. Per poter migliorare il trasporto è infatti necessario disporre di asset corrispondenti a materiale rotabile nuovo, soprattutto con riferimento al trasporto pendolare. La mancanza di un supporto finanziario potrebbe avere ripercussioni che rischiano di trasferirsi dai contratti di servizio universale al gestore dell'infrastruttura nazionale.

Il vice ministro delle infrastrutture e trasporti, Roberto Castelli, ha sottolineato come l'Italia, dopo la Polonia, è il Paese europeo con i più bassi ricavi passeggero/km nel settore del trasporto regionale: Trenitalia ricava mediamente dai contratti regionali 0,129 euro per passeggero/km, contro gli 0,195 della Germania, gli 0,224 della Francia, fino ad arrivare agli 0,380 di alcune regioni del Regno Unito.

In questo contesto, la ridefinizione del servizio universale – nazionale e regionale – appare evidentemente una tappa ineludibile.

In proposito, la ricerca CERTeT – Bocconi: *Scenari e prospettive del sistema ferroviario italiano nel contesto di liberalizzazione europea*, rileva, proprio con riferimento al servizio universale, la necessità di chiarire in modo netto quali debbano esserne le modalità di finanziamento (fiscaltà generale; fondo perequativo; finanziamento attraverso la concessione all'*incumbent* di diritti di riserva sui segmenti profittevoli). Un preciso orientamento in tal senso consentirebbe alle imprese di determinare la propria strategia.

Con riguardo al trasporto regionale e locale, è stato sottolineato nel corso delle audizioni (in particolare da Federmanager), che il maggior problema di questo settore riguarda proprio le risorse: la remunerazione, assicurata dal contratto di servizio, è molto inferiore di quella garantita per gli stessi servizi in Francia e in Germania. Una remunerazione scarsa non consente di fornire un servizio di buona qualità, né di adeguare e ammodernare il materiale rotabile. Ulteriore conseguenza è la difficoltà di attirare imprese interessate ad assumere gli oneri del servizio e quindi a partecipare alle gare; l'unico operatore disposto a svolgere il servizio resta Trenitalia, che peraltro, in conseguenza degli importi previsti dal contratto, offre un servizio di non buona qualità. Il quadro va completato sottolineando che il livello delle tariffe risulta inferiore alla media dei principali paesi europei, in alcuni casi del 50 per cento.

L'ipotesi di integrare il finanziamento di questo settore attraverso un aumento delle accise sul carburante, destinato all'acquisto di treni – già oggetto di una proposta di legge esaminata nell'attuale legislatura dalla IX Commissione – è stata giudicata favorevolmente dall'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, specie se si dovessero orientare tali risorse sui trasporti nelle grandi aree urbane, ove si rilevano attualmente le maggiori difficoltà, in quanto si riscontra una domanda elevatissima di trasporto pendolare dalle periferie verso il centro, concentrata in poche ore.

4. Contratti di servizio e contratti di programma

4.1 *Contratti di servizio di trasporto di interesse nazionale*

Proprio alla luce dell'esigenza di giungere ad una razionalizzazione dell'utilizzo delle risorse destinate al trasporto ferroviario nazionale, il decreto-legge n. 159 del 2007 ha disposto che tutti i servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico siano regolati con contratto di servizio pubblico.

Per l'affidamento del contratto, anche sulla base di quanto previsto dall'articolo 5 del Regolamento CE 1370/2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, si richiede esclusivamente il rispetto della normativa comunitaria e non più la procedura concorsuale.

Il contratto di servizio pubblico può prevedere la facoltà di revisione annuale delle caratteristiche quantitative e qualitative del servizio e definisce gli obblighi di servizio pubblico, i relativi corri-

spettivi, nell'ambito delle risorse assegnate, e le compensazioni spettanti alla società fornitrice. Il contratto è sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere del CIPE.

In questo quadro, la legge n. 244 del 2007 (legge finanziaria 2008), all'articolo 2, comma 253, e successive modificazioni, ha demandato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di concludere un'indagine conoscitiva – cui si è fatto cenno in precedenza – sul trasporto ferroviario di viaggiatori e merci sulle media – lunga percorrenza, volta a determinare le possibilità di assicurare l'equilibrio tra costi e ricavi dei servizi e le eventuali azioni di miglioramento dell'efficienza.

Ai sensi della citata disposizione, spetta al CIPE individuare, nell'ambito delle relazioni per le quali non è possibile raggiungere l'equilibrio economico, nei limiti delle risorse disponibili, « i servizi di utilità sociale, in termini di frequenza, qualità e tariffazione e che sono mantenuti in esercizio tramite l'affidamento di contratti di servizio pubblico ».

In questo modo, si perviene all'individuazione del servizio universale inteso come l'insieme minimo di servizi di qualità predefinita e secondo prezzi controllati dall'autorità pubblica, che si ritiene debbano essere garantiti alla collettività in presenza di costi « efficientati » e di una adeguata remunerazione del capitale per l'operatore che li fornisce.

Il contratto di servizio che reca la più compiuta disciplina è allo stato attuale quello relativo al trasporto nazionale passeggeri media e lunga percorrenza.

In particolare, il contratto per il periodo 2009-2014 è stato formalmente sottoscritto dai Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti, con la Società Trenitalia, nel giugno 2011.

Il perimetro dei servizi di utilità sociale, approvato dal CIPE, è stato assunto a base del contratto di servizio. L'elenco dei treni di servizio universale è allegato al contratto di servizio. Per ciascun treno sono esplicitamente riportati gli orari e le fermate assegnate. I treni/giorno inseriti nel contratto di servizio con lo Stato sono 182.

Ai sensi del contratto di servizio, i risultati economici sono oggetto di rendicontazione, sulla base di una contabilità analitica regolatoria stabilita nel contratto stesso, certificati da una società di revisione esterna e messi a disposizione del committente.

Inoltre, gli obiettivi di qualità stabiliti contrattualmente e i relativi rendiconti sono oggetto di apposita relazione comunicata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti su base trimestrale.

Infine, un complesso meccanismo sanzionatorio con penali è previsto nei casi di inadempimento o mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità.

Sotto l'aspetto finanziario, per esigenze di finanza pubblica, il contratto prevede una prima fase regolatoria, relativa al periodo 2009-2011, in cui sono stati individuati i servizi offerti ed i corrispettivi riconosciuti. Per il secondo periodo regolatorio, concernente il periodo 2012-2014, le parti procedono ad aggiornare il contratto con

apposito atto aggiuntivo e, ove necessario, può essere rivista l'offerta e possono essere mutate le condizioni di equilibrio economico-finanziario del contratto, sempre tenuto conto delle disponibilità di bilancio.

In sostanza, per garantire l'esercizio dei predetti 182 treni, rispetto ai quali la società non raggiungerebbe l'equilibrio economico, il contratto di servizio assicura la corresponsione di un corrispettivo, calcolato sulla base dei costi.

Nell'ambito dell'aggiornamento del contratto, che avrà luogo con il secondo periodo regolatorio, le parti potranno rivedere l'offerta ed eventualmente considerare se sono mutate le condizioni di equilibrio economico-finanziario, riesaminando la situazione, anche in base alle risorse che si intenderanno assegnare al contratto stesso.

Come accennato in precedenza, le risorse da corrispondere ai sensi del citato contratto di servizio per il triennio 2009-2011 sono pari a 239 milioni di euro nel 2009, a 252 milioni di euro nel 2010 e a 242 milioni di euro nel 2011.

Anche per il trasporto ferroviario merci vi è un interesse pubblico che giustifica la stipulazione di un contratto di servizio pubblico, al fine di incentivare l'utilizzo di forme alternative al trasporto su gomma con evidenti effetti positivi sull'ambiente e sulla sicurezza dei trasporti.

Il contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario merci sottoposto a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2009-2014 è ancora in corso di perfezionamento.

Come per il settore passeggeri, anche nel caso delle merci il contratto prevede una prima fase regolatoria, periodo 2009-2011, in cui sono stati individuati i servizi offerti ed i corrispettivi riconosciuti. Per il secondo periodo regolatorio, le parti procedono ad aggiornare il contratto con apposito atto aggiuntivo che, ove necessario, rivede l'offerta e le condizioni di equilibrio economico-finanziario del contratto, in coerenza con gli stanziamenti di bilancio.

Le risorse da corrispondere, per il triennio 2009-2011, ai sensi dello schema di contratto sono pari a 110,9 milioni di euro nel 2009 e a 128 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010 e 2011.

Come emerso dall'audizione dei dirigenti del Ministero dell'economia e delle finanze, svoltasi il 12 e il 21 luglio 2011, il problema che si pone nei rapporti tra lo Stato e l'erogatore del servizio consiste nel fatto che le risorse stanziare non coprono un arco temporale lungo, mentre vi sarebbe la necessità da parte delle imprese di poter contare su risorse certe e su un orizzonte temporale che permetta loro di far fronte agli oneri finanziari. Da qui l'introduzione nei contratti di meccanismi di flessibilità che tendono a far fronte, almeno in parte, a tale esigenza.

4.2 Trasporto pubblico ferroviario regionale e locale

Quanto al trasporto regionale e locale, il decreto legislativo n. 422 del 1997, come accennato in precedenza, ha disciplinato il conferimento alle regioni e agli enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di trasporto pubblico ferroviario regionale e locale, ai sensi della legge n. 59 del 1997 (cosiddetta Bassanini 1).

In particolare, l'articolo 8 del citato decreto legislativo ha delegato alle regioni il servizio di trasporto per le ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa.

Il quadro normativo è stato quindi completato con il D.P.C.M. 16 novembre 2000 che ha recepito gli accordi di programma stipulati fra il Ministero dei trasporti e della navigazione e le regioni interessate all'esercizio delle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa, attribuendo alle regioni stesse le risorse finanziarie necessarie a garantire i servizi.

Il trasferimento effettivo delle funzioni e delle risorse è avvenuto a far data dal 1° gennaio 2001, mentre con la legge n. 244 del 2007 (legge finanziaria 2008) è stata prevista la sostituzione del trasferimento delle risorse con una compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione.

L'articolo 9 del predetto decreto legislativo, invece, ha conferito alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti ai servizi ferroviari regionali e locali in concessione a Ferrovie dello Stato S.p.A. Con DPCM del 16 novembre 2000 sono state quindi ripartite le risorse pari a 1.181,107 milioni di euro. Inoltre, per effetto degli accordi di programma stipulati con il Ministero dei trasporti e della navigazione, dal 1° gennaio 2001, le regioni a statuto ordinario sono subentrate allo Stato nella stipulazione del contratto di servizio con Ferrovie dello Stato.

L'articolo 52 della legge n. 388 del 2000 (legge finanziaria per il 2001) ha attribuito, poi, ulteriori risorse a regime per 41,318 milioni di euro (fondi per il Giubileo del 2000), portando le risorse a regime a 1.222,42 milioni di euro annui. Tali risorse sono state integrate con uno stanziamento di 430 milioni di euro, per ciascun anno del triennio 2009-2011, a valere su risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate, ai sensi dell'articolo 25, comma 2, del decreto-legge n. 185 del 2008.

Tali stanziamenti sono stati oggetto di sensibili rimodulazioni derivanti soprattutto dalle misure di contenimento della spesa che si sono succedute negli ultimi anni.

Innanzitutto, l'articolo 14, comma 2, del decreto-legge n. 78 del 2010, nell'ottica del contenimento della spesa pubblica, ha previsto per il triennio 2011-2013 riduzioni degli stanziamenti di bilancio destinati alle regioni a statuto ordinario.

Il D.P.C.M. 28 gennaio 2011 – sulla base della proposta di ripartizione dei tagli formulata dalle regioni l'11 novembre 2010 in sede di Conferenza Stato-regioni – ha quindi ridotto per il 2011 le risorse finalizzate al trasporto pubblico locale – *ex* articolo 9 del decreto legislativo n. 422 del 1997 – a 372,1 milioni di euro.

A fronte di tali riduzioni, l'articolo 1, comma 6, della legge n. 220 del 2010 (legge di stabilità per il 2011), in primo luogo, ha previsto che l'erogazione delle risorse di cui all'articolo 25, comma 2, del citato decreto-legge n. 185, pari a 430 milioni di euro per ciascun anno del triennio 2009-2011, sia subordinata alla verifica, entro il primo semestre dell'anno 2011, da parte dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, della previsione, nei contratti di servizio, di misure di efficientamento e di razionalizzazione. In secondo luogo, che le risorse previste dal comma 1 del

medesimo articolo 25 e dal relativo decreto di attuazione del 22 luglio 2009, pari a 425 milioni di euro, siano ripartite, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere favorevole della Conferenza unificata, di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, quali contributi per il sostenimento dei costi relativi al materiale rotabile per le regioni a statuto ordinario.

Inoltre, il successivo comma 7 del medesimo articolo 1 della citata legge n. 220 del 2010 ha previsto che le risorse aggiuntive eventualmente disponibili attribuite alle regioni a statuto speciale in virtù dell'articolo 25, comma 2, del decreto-legge n. 185 del 2008, siano destinate per le esigenze delle regioni ordinarie. Ciò nella considerazione che in corso di istruttoria sono emerse possibili risorse, pari a 50 milioni di euro, superiori all'effettivo fabbisogno (7).

Il decreto-legge n. 98 del 2011 ha previsto altresì, all'articolo 21, comma 3, l'istituzione di un fondo, con una dotazione annuale di 400 milioni di euro a decorrere dall'anno 2011, da destinare alle regioni per le esigenze del trasporto pubblico locale anche su ferro. Le relative risorse, sono peraltro escluse dai vincoli del patto di stabilità.

Infine, l'articolo 21, comma 2, dello stesso decreto-legge n. 98 ha previsto la possibilità di destinare al trasporto pubblico locale ferroviario fino a 314 milioni di euro, già presenti su apposita contabilità speciale e da erogare nel rispetto dei vincoli del patto di stabilità, per la realizzazione di investimenti su materiale rotabile.

Alla luce dei predetti interventi, quindi, per l'anno 2010 risultano stanziati risorse per 1.652 milioni di euro e per 1.718 milioni di euro per l'anno 2011 a cui potrebbero aggiungersi risorse fino a 314 milioni di euro ai sensi del citato articolo 21, comma 2, del decreto-legge n. 98 del 2011.

A partire dall'anno 2012, invece, le risorse complessive da trasferire alle regioni a statuto ordinario non sono per il momento quantificabili, posto che non è stata ancora definita l'imputazione dei tagli disposti dall'articolo 14, comma 2, del decreto-legge n. 78 del 2010 – cui andranno aggiunti gli effetti della manovra 2011 – che ha previsto la riduzione delle risorse statali a qualunque titolo spettanti alle regioni a statuto ordinario in misura pari a 4.000 milioni di euro per l'anno 2011 e a 4.500 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2012 (8).

A seguito delle previsioni contenute nell'articolo 25, comma 2, del decreto-legge n. 185 del 2008 e tenuto conto dei maggiori finanzia-

(7) La legge n. 220 del 2010, all'articolo 1, comma 29, ha inoltre previsto che una quota del fondo per l'occupazione, come rifinanziato dalla stessa legge, possa essere destinata alle regioni per le esigenze del trasporto pubblico locale. Tuttavia, la previsione normativa è risultata di difficile attuazione, tenuto conto del fabbisogno per gli ammortizzatori sociali relativo all'anno 2011 e delle modalità di concorso delle regioni alla relativa spesa, già stabilite negli accordi sottoscritti il 12 febbraio 2009 e l'8 aprile 2009.

(8) Le predette riduzioni sono ripartite secondo criteri e modalità stabiliti in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e recepiti con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

menti disposti rispetto alla legislazione vigente, sono stati stipulati, tra il 2009 e il 2010, i contratti di servizio con tutte le regioni, ad esclusione della Calabria.

I contratti si basano sul catalogo dei servizi offerti da Trenitalia, che rappresenta la somma dei costi comprensivi di un margine di efficientamento, sia per quanto riguarda le spese variabili (consulenze, rappresentanza ed altro) sia per quanto riguarda i costi del personale (con livelli di produttività elevati).

Il catalogo presentato da Trenitalia, utilizzato per redigere il nuovo contratto, permette al committente regione di conoscere caratteristiche, qualità e costi dei vari servizi proposti dall'azienda di trasporto del gruppo Ferrovie dello Stato, consentendo di individuare e acquistare quelli più confacenti alle esigenze del territorio e dei propri cittadini e alle risorse finanziarie disponibili.

Il contratto, ai sensi dell'articolo 7, comma 3-ter, del decreto-legge n. 5 del 2009, ha durata di sei anni, prorogabile per altri sei, in modo da consentire un'adeguata pianificazione di investimenti e strategie di sviluppo.

Anche per le regioni a statuto speciale, i contratti di servizio per il trasporto ferroviario di interesse regionale e locale, ai sensi dell'articolo 1, comma 7, della predetta legge n. 220 del 2010, devono prevedere criteri di efficientamento e di razionalizzazione, nell'ottica del costante processo di contenimento della spesa pubblica.

Per le esigenze della regione siciliana, della Sardegna e per le linee dei cosiddetti « servizi indivisi » a carico dello Stato delle regioni Friuli-Venezia Giulia e Veneto, lo stanziamento previsto è di circa 232 milioni, comprensivo di 50 milioni di euro da destinare, come detto, alle esigenze delle regioni ordinarie.

Le risorse da considerare pertanto come « stanziamento di bilancio a carattere continuativo allo scopo autorizzato » per le esigenze delle regioni a statuto speciale ammontano a 181,9 milioni di euro.

Per la regione siciliana e per la Sardegna sono in corso di perfezionamento gli schemi di accordo di programma con lo Stato, che prevedono il trasferimento alle predette regioni delle funzioni e dei compiti di programmazione e amministrazione per i servizi in esame, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 422 del 1997 e delle rispettive norme di attuazione e, contestualmente, il trasferimento delle risorse dello Stato.

Le Valle d'Aosta, dal 2011, il Friuli Venezia Giulia, dal 2008, e le Province autonome di Trento e Bolzano, dal 1° marzo 2010, gestiscono direttamente il servizio di trasporto ferroviario mediante contratti con il gestore. Il trasferimento è avvenuto ai sensi degli statuti e dei correlati decreti di attuazione. I trasferimenti dallo Stato sono stati sostituiti da compartecipazioni al gettito.

4.3 Il contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana

Analogamente a quanto visto in precedenza per quanto riguarda il servizio di trasporto ferroviario, anche i rapporti tra lo Stato e il gestore della rete sono disciplinati da appositi contratti: il contratto di programma, attraverso il quale si provvede alla programmazione

degli investimenti per lo sviluppo, il potenziamento e l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico degli impianti e delle linee ferroviarie, e il contratto di servizio che riguarda la manutenzione ordinaria degli stessi.

Approfondendo l'analisi del contratto di programma, che riveste particolare rilievo sia per l'ammontare delle risorse coinvolte sia per il carattere strategico degli interventi da esso disciplinati, si evidenzia innanzitutto che esso è stipulato tra RFI – in quanto gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria nazionale – e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Attraverso tale Contratto vengono disciplinati gli interventi e le opere da realizzare, il loro ordine di priorità, il costo degli interventi e delle opere e le risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato. In particolare, il contratto di programma 2007-2011 regola i rapporti tra il Ministero delle infrastrutture e RFI per il medesimo periodo, in ordine agli investimenti da realizzare e alle risorse finanziarie da trasferire dal bilancio dello Stato. Tali risorse sono allocate su capitoli di spesa del Ministero dell'economia e delle finanze gestiti dal Dipartimento del Tesoro, che provvede quindi al pagamento delle somme.

Si tratta del primo contratto disciplinato secondo nuove modalità con clausole ben definite in ordine agli impegni delle parti e con la precisa indicazione in apposita tabella delle opere contrattualizzate e finanziate.

Il contratto individua, oltre agli investimenti, gli interventi per la manutenzione straordinaria e per il rinnovo e lo sviluppo della rete, le misure necessarie per migliorare la qualità dei servizi e la sicurezza del trasporto, secondo livelli compatibili con l'evoluzione tecnologica.

Gli investimenti sono distinti per classi, in ordine di priorità, e sono riportati in apposite tabelle allegate, che riportano informazioni per ciascuna opera sia di carattere tecnico che finanziario. Inoltre, ferma restando la scadenza del contratto al 31 dicembre 2011, vengono indicate le modalità di aggiornamento nel caso di variazioni delle risorse disponibili. Coerentemente sono stati quindi stipulati gli aggiornamenti per gli anni 2008 e 2009.

La regolazione dettagliata degli obblighi del gestore si riferisce sia all'attuazione dei piani di potenziamento e di sviluppo della rete ferroviaria – secondo criteri di efficienza, di compatibilità ambientale e di sicurezza del trasporto – sia agli obblighi di informazione che consentano ai Ministeri vigilanti un adeguato e costante monitoraggio dell'impiego degli stanziamenti pubblici e dei relativi obiettivi conseguiti.

Nel contratto sono disciplinati anche i poteri di controllo e vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della verifica dell'esatto adempimento degli obblighi di contratto nonché le modalità per l'applicazione e la quantificazione delle relative sanzioni.

Il pagamento da parte dello Stato in favore di RFI prevede la corresponsione – da parte del Ministero dell'economia e delle finanze – di rate mensili di pari importo, fermo restando che, sulla base della contabilizzazione dei lavori eseguiti, certificati e riscontrati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, vengono disposti eventuali conguagli.

Il contratto di programma 2007-2011 è stato approvato dal CIPE con delibera n. 63/2007 e i successivi aggiornamenti relativi alle annualità 2008 e 2009 sono stati approvati, rispettivamente, con delibere n. 6/2008 e n. 27/2010.

Il contratto, come detto, si articola in Tabelle in cui vengono rappresentate, le opere in corso e quelle da realizzare, distinte per classi di investimento: manutenzione straordinaria migliorativa ed evolutiva ed obblighi di legge; tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento; sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale; sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità.

La Tabella A – denominata « Opere in corso » – riporta gli interventi in corso di realizzazione cui sono destinate le risorse finalizzate dal contratto in essere e rappresenta sia la quota degli interventi per i quali la copertura finanziaria è assicurata nell'ambito del contratto che quella che necessita di ulteriori finanziamenti da reperire nell'ambito degli aggiornamenti annuali successivi.

Inoltre, prima dell'aggiornamento del 2009, erano presenti ulteriori Tabelle che rappresentavano, per ordine di priorità, gli interventi organizzati nelle medesime classi di investimento, secondo un ordine decrescente di priorità: la Tabella B (Opere prioritarie da avviare); la Tabella C (Altre opere da realizzare) e la Tabella D (Opere previste a completamento del Piano).

Il contratto è anche corredato da apposito prospetto riguardante i fabbisogni finanziari degli interventi in corso, le diverse fonti di copertura per competenza (statali, comunitarie, accordi con enti locali, eccetera) e le previsioni delle esigenze di cassa per gli anni considerati dal contratto.

L'impegno contrattuale da parte dello Stato è limitato, per quanto riguarda le fonti per competenza, alle risorse disponibili a legislazione vigente, che, appostate su capitoli classificati come rimodulabili, sono soggette a eventuali tagli o riduzioni di spesa disposti da norme di contenimento. Ciò comporta inevitabilmente la necessità di un aggiornamento dei contratti al fine di riprogrammare gli interventi in coerenza con le risorse disponibili.

Con l'aggiornamento 2009 si è deciso di intervenire sulla struttura del contratto di programma, includendo gli investimenti precedentemente ricompresi nelle Tabelle programmatiche B, C e D in un unico documento denominato « Opere programmatiche per lo sviluppo della Rete ferroviaria nazionale ». Nella Tabella A (Opere in corso) continuano invece ad essere considerati interventi distinti nelle seguenti categorie: manutenzione straordinaria, manutenzione migliorativa/evolutiva ed adeguamento agli obblighi di legge (A01); tecnologie per la sicurezza e la circolazione, nonché per l'efficientamento (A02); potenziamento e sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale (A03); sviluppo infrastrutturale della rete ad alta capacità (A04); sviluppo infrastrutturale della rete ad alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli (A05). Per tutti gli investimenti inclusi in tale tabella sono state stanziare risorse adeguate a coprire le intere opere o fasi funzionali delle stesse.

Il valore degli investimenti finanziati del contratto di programma, nella Tabella A (Opere in corso) risulta pari a 76.503 milioni di euro (di cui 32.000 milioni riferiti al sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli).

La tabella recante le « Opere programmatiche per lo sviluppo della Rete ferroviaria nazionale », invece, riporta un valore complessivo degli investimenti di 105 miliardi di euro, quasi totalmente privi di copertura finanziaria.

Inoltre, con il medesimo aggiornamento 2009, è stata introdotta, nella Tabella A1, la categoria dei progetti infrastrutturali da realizzare attraverso la procedura dei c.d. « lotti costruttivi » ai sensi dell'articolo 2, commi 232-234, della legge n. 191 del 2009, alla quale appartengono esclusivamente alcune opere i cui importi sono stati aggiornati con delibere CIPE. Per tali progetti sono indicati gli impegni programmatici previsti a carico dello Stato a garanzia della completa realizzazione delle opere.

Per quanto concerne le risorse finanziarie, l'aggiornamento 2009 ha tenuto conto della riduzione di risorse pari a 3.677 milioni di euro sugli appositi capitoli del bilancio statale dedicati agli investimenti di RFI, derivanti da alcune misure legislative di rimodulazione della spesa.

Nel contempo, sono stati allocati finanziamenti aggiuntivi pari a 3.779 milioni di euro, di cui 1.432 milioni di euro derivanti da fonti diverse (Unione europea, altri enti finanziatori).

Per gli anni 2010 e 2011 sono state attribuite, con delibera CIPE del 5 maggio 2011, risorse aggiuntive da destinare al contratto di programma RFI per l'importo di 240 milioni a valere sul Fondo infrastrutture per il finanziamento della manutenzione straordinaria.

Tuttavia, i provvedimenti di manovra, recati dal decreto-legge n. 78 del 2010 e dal decreto-legge n. 98 del 2011, hanno disposto riduzioni su tutti gli stanziamenti di bilancio rimodulabili, ivi inclusi quelli destinati agli investimenti di RFI previsti dai contratti di programma. Tali stanziamenti, peraltro, sono stati altresì oggetto di rimodulazione con la Tabella E della legge di stabilità 2011. Pertanto, si renderà necessaria una revisione del contratto di programma che dovrà tenere conto anche delle riduzioni apportate dai predetti provvedimenti, nonché delle risorse aggiuntive disponibili con aggiornamenti della Tabella A.

Anche con riguardo al contratto di programma, uno dei principali problemi che si pone è quello di poter fare affidamento su risorse certe, riferite ad un periodo sufficientemente ampio, in modo da consentire un'adeguata programmazione degli investimenti.

5. Conclusioni

La liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario è stata avviata all'inizio degli anni '90, grazie all'impulso comunitario, con l'adozione di una nutrita serie di direttive, definite come « pacchetti ferroviari », che puntavano alla realizzazione di alcuni qualificanti obiettivi: ampliamento del mercato, definizione di nuove regole per il funzionamento del mercato stesso, interoperabilità attraverso la definizione di standard tecnici, coordinamento e sviluppo delle infrastrutture, revisione della disciplina degli aiuti statali.

L'opzione di disciplinare tale settore attraverso lo strumento della direttiva, sebbene sostenuta dall'esigenza di garantire adeguati tempi

di recepimento e sufficienti margini di flessibilità nell'attuazione da parte dei singoli Stati membri, ha tuttavia determinato, nel corso degli anni, l'emergere di problemi connessi alle difformità fra le varie normative interne.

Proprio l'ingente mole delle norme adottate in sede comunitaria con lo strumento della direttiva è una delle ragioni che non hanno consentito la definizione di un mercato unico del trasporto ferroviario a livello europeo, favorendo piuttosto la creazione di diversi e autonomi mercati nazionali, governati da regole spesso assai difformi da un Paese all'altro, soprattutto dopo l'incremento del numero dei Paesi coinvolti nel processo di liberalizzazione a seguito dell'allargamento dell'Unione europea.

Per superare tale criticità, si pone quindi l'esigenza di giungere ad una ridefinizione delle regole comuni, valide per tutti i Paesi dell'Unione europea, non attraverso lo strumento della direttiva, ma con norme regolamentari che abbiano diretta incidenza innovativa sui singoli ordinamenti nazionali.

Anche in Italia, sebbene la normativa nazionale abbia dato attuazione ai principi comunitari di apertura alla concorrenza del mercato dei servizi ferroviari, talvolta anticipandone addirittura i contenuti, il livello di concorrenza raggiunto non può ancora considerarsi soddisfacente.

Infatti, se è vero che l'impulso della disciplina comunitaria ha contribuito alla trasformazione dell'ente ferrovie dello Stato in società per azioni e alla successiva separazione dell'attività di gestione dell'infrastruttura da quelle di gestione dei servizi di trasporto, rendendolo uno dei principali *competitor* a livello internazionale, con effetti positivi in termini di efficienza e di economicità, è altresì vero che il processo di liberalizzazione presenta ancora aspetti di notevole criticità.

In particolare, nel corso dell'indagine conoscitiva, è stata posta particolare attenzione soprattutto su due aspetti. Il primo riguarda i rapporti tra il gestore della rete – Rete ferroviaria italiana – e il principale operatore dei servizi di trasporto – Trenitalia – che, sebbene giuridicamente distinti, sono entrambi riconducibili, sotto l'aspetto economico e organizzativo, attraverso la holding Ferrovie dello Stato, al controllo del Ministero dell'economia e delle finanze.

L'affidamento della gestione della rete a un soggetto non solo giuridicamente, ma anche dal punto di vista economico e organizzativo terzo e indipendente rispetto alle imprese che forniscono i servizi di trasporto, appare infatti essenziale per il pieno sviluppo della concorrenza, al fine di escludere eventuali dubbi di parzialità nel comportamento del gestore della rete.

Tale problematica risulta accentuata dal fatto che il secondo aspetto di criticità a cui dianzi si è fatto cenno riguarda il tema dell'istituzione di un'autorità di regolazione indipendente del mercato ferroviario. Infatti, in mancanza dell'istituzione di una siffatta autorità e di una netta distinzione dei ruoli fra il gestore della rete e il principale operatore del mercato, i compiti di regolazione finiscono con l'essere sensibilmente influenzati dal medesimo soggetto, l'ope-

ratore pubblico, che controlla economicamente, attraverso il medesimo gruppo, sia la gestione dell'infrastruttura sia il principale fornitore del servizio.

Al fine di escludere tale situazione, la disciplina comunitaria prevede che la funzione di regolazione sia affidata ad organismi nazionali, che, pur potendo essere individuati nel ministero competente in materia di trasporti o in altro organismo, devono essere comunque indipendenti, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, da tutti i soggetti operanti sul mercato, tra cui il gestore dell'infrastruttura.

In Italia, invece, pur in presenza di un gestore della rete in mano pubblica, tale organismo è stato individuato nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel cui ambito è stato istituito l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) che è posto alle dirette dipendenze del Ministro. Tale ufficio è stato dotato recentemente di una maggiore autonomia funzionale e organizzativa rispetto al citato dicastero, essendo stata affidata la sua guida ad un soggetto nominato dal Governo, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, tra persone dotate di indiscusse moralità e indipendenza, alta e riconosciuta professionalità e competenza nel settore dei servizi ferroviari. Ciò, tuttavia, non appare ancora sufficiente a garantire all'organismo di regolazione quell'indipendenza richiesta dall'Unione europea, che è stata invece realizzata, ad esempio, in occasione delle due grandi privatizzazioni verificatesi negli ultimi anni nei settori dell'energia e delle telecomunicazioni.

Per porre rimedio a tale situazione si dovrebbe operare una duplice separazione. In primo luogo, si dovrebbe separare sostanzialmente – e non solo formalmente – il ruolo del fornitore del servizio di trasporto da quello del gestore della rete. Tale operazione si potrebbe realizzare, previa puntuale verifica della sua economicità, collocando il gestore della rete al di fuori del gruppo Ferrovie dello Stato, mantenendone comunque il controllo in mano pubblica; in secondo luogo, si dovrebbe distinguere nettamente la posizione del proprietario della rete da quella dell'autorità di regolazione, rendendo quest'ultima effettivamente indipendente dalle strutture ministeriali.

Quest'ultimo obiettivo potrebbe essere perseguito istituendo una nuova autorità indipendente ovvero ampliando le funzioni di autorità già istituite in altri settori con il compito di garantire condizioni eque di concorrenza *ex ante*, cioè prima che il confronto di mercato abbia inizio – come ad esempio nel caso dell'autorità per l'energia elettrica e il gas – e non con compiti di controllo *ex post* rispetto al verificarsi di anomalie nel corretto svolgimento delle dinamiche di mercato, come ad esempio nel caso dell'autorità antitrust.

Peraltro, la necessità della presenza di un'autorità di regolazione effettivamente indipendente risulta particolarmente avvertita adesso, alla luce di recenti interventi legislativi, che, per quanto ricollegabili alla disciplina comunitaria – senza un adeguato coinvolgimento, in sede di attuazione, di una autorità di regolazione riconosciuta da tutti gli operatori quale autorità *super partes* - possono rischiare di alterare il processo di liberalizzazione in corso, proprio nel momento in cui nuovi importanti operatori privati si stanno affacciando sul mercato del trasporto ferroviario passeggeri.

Si pensi ad esempio, alla disposizione secondo cui lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale può essere soggetto a limitazioni nel diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso del servizio, nei casi in cui il loro esercizio possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico, oppure alla disposizione che, come meglio si dirà in seguito, ha istituito un sovrapprezzo del canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'accesso alle infrastrutture costruite o adattate appositamente per l'alta velocità.

Peraltro, ciò non escluderebbe la necessità, in alcuni casi, di intervenire a livello legislativo, sia per prevedere il citato coinvolgimento dell'autorità di regolazione, sia per abrogare disposizioni di rango primario che appaiono inconciliabili con le regole della libera concorrenza.

Va peraltro sottolineato che, se si intende effettivamente unificare il trasporto ferroviario europeo in un unico mercato, non è neppure sufficiente l'istituzione di un regolatore nazionale indipendente, non potendosi prescindere dall'istituzione di un regolatore europeo, con competenze complessive, che imponga criteri di reciprocità tra i diversi Paesi. In altri termini, il tema dell'autorità di regolazione dovrebbe essere affrontato anche dall'Unione europea attraverso l'istituzione di un'unica autorità europea regolatrice del settore, che possa assumere un ruolo di coordinamento generale, anche al fine di garantire un'applicazione omogenea delle norme in tutta l'Unione.

Il tema del pieno sviluppo della concorrenza, ovviamente, non rappresenta un obiettivo in sé, ma un obiettivo strumentale al miglioramento della quantità e della qualità dei servizi offerti. È evidente, infatti, che una maggiore concorrenza non possa che incidere positivamente, in presenza di una efficace attività di regolazione, anche sul livello quantitativo e qualitativo dei servizi erogati.

In questa prospettiva, non va tuttavia trascurato che l'erogazione dei servizi di trasporto ferroviario è fortemente condizionata non solo dal livello di concorrenza, ma anche dall'ammontare delle risorse pubbliche ad esso destinate nonché dall'utilizzo più o meno efficiente delle risorse stesse.

Sotto il primo profilo, non vi è dubbio che le risorse destinate al trasporto ferroviario abbiano risentito negli ultimi anni, da un lato, della crisi economica internazionale e delle conseguenti manovre di contenimento della spesa pubblica, dall'altro, di una legislazione nazionale che ha concesso rilevanti incentivi pubblici all'autotrasporto, determinando un ingiustificato svantaggio competitivo a scapito del trasporto ferroviario merci. Ciò ha contribuito all'involuzione dei volumi trasportati « su ferro » che sono passati dal 12 per cento del 2007 all'8 per cento del 2010.

Nel corso dell'indagine conoscitiva, è emersa quindi la necessità di rivedere tale impostazione, anche alla luce del nuovo Libro bianco dei trasporti della Commissione europea, che ha evidenziato come, a fronte dei costi ambientali e sociali connessi all'incremento del trasporto stradale, sarebbe necessario incentivare il ricorso a soluzioni intermodali alternative, basate sui trasporti ferroviari e marittimi. In particolare, sarebbe opportuno promuovere una internalizzazione di costi esterni, basata sul principio del *polluter pays* (chi inquina paga),

comprendendo tra le attività inquinanti tutte le esternalità oggi esistenti, da quelle fisiche a quelle chimiche. Si tratterebbe di un approccio innovativo per il nostro Paese che, peraltro, già trova applicazione nella direttiva Eurovignette che riconosce agli Stati membri la facoltà – di cui però l'Italia non si è ancora avvalsa – di introdurre una tassa per l'utilizzo delle strade da parte dei veicoli pesanti, e la possibilità di destinare gli introiti dei pedaggi al finanziamento di sistemi di trasporto più efficienti e meno inquinanti.

Sotto il secondo profilo, invece, si può ritenere, innanzitutto, che l'utilizzo delle risorse destinate al trasporto ferroviario sia stato sensibilmente influenzato dall'orientamento al mercato assunto dall'operatore ferroviario nazionale a seguito del processo di privatizzazione, che ha spinto gli investimenti verso il progetto «alta velocità». Tale progetto, infatti, se da un lato ha rappresentato un indiscutibile successo non solo per Ferrovie dello Stato ma per tutto il Paese, come dimostrano le *performance* di assoluta eccellenza delle linee già operative, dall'altro ha drenato, a scapito dei segmenti meno redditizi del trasporto ferroviario, una quota importante di risorse, che solo nel lungo periodo potranno essere compensate dai risultati di gestione.

In questo quadro, fermo restando quanto detto in precedenza a proposito della necessità di istituire un'autorità di regolazione indipendente, va considerata come un opportuno intervento di riequilibrio la recente disposizione che ha istituito un sovrapprezzo del canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'accesso alle infrastrutture costruite o adattate appositamente per l'alta velocità, vincolando la destinazione dei relativi introiti al finanziamento degli oneri del servizio universale di trasporto ferroviario di interesse nazionale.

Allo stesso modo, meritano apprezzamento le iniziative adottate dal gruppo Ferrovie dello Stato per mettere a frutto sui mercati internazionali il patrimonio di risorse tecnologiche e di conoscenze acquisite nel settore dell'alta velocità, attraverso iniziative congiunte con operatori stranieri, come ad esempio nel caso della società Tvt (Trenitalia-Veolia Transdev) la prima società ferroviaria privata autorizzata a operare in Francia nel trasporto passeggeri, nata dalla *partnership* recentemente siglata fra il Gruppo Ferrovie dello Stato e la Veolia Transdev. Più in generale, vanno comunque considerate molto positivamente le iniziative imprenditoriali promosse in Paesi esteri dal gruppo Ferrovie dello Stato per la fornitura del servizio di trasporto e per la realizzazione di infrastrutture ferroviarie, che possono costituire un eccezionale traino per l'industria nazionale a cominciare dai comparti che producono materiale rotabile.

Al di là del settore dell'alta velocità, si pone, comunque, un problema di carattere generale che riguarda il servizio universale passeggeri e il trasporto pubblico locale che appaiono fortemente in crisi, sia per l'inadeguatezza delle risorse che lo Stato e le regioni sono in grado di fornire per la copertura degli oneri del servizio assolto, sia per le indubbie carenze di qualità, puntualità ed efficienza, che gli utenti, in particolar modo i pendolari, hanno modo di riscontrare quotidianamente, come dimostrano i dati relativi al volume dei passeggeri trasportati tra il 2003 e 2008, che è aumentato in Italia solo

del 2-3 per cento, contro il 28 per cento del Regno Unito, il 24,7 per cento della Svezia, il 18,5 per cento della Francia e il 14 per cento della Germania.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario nazionale, uno degli aspetti sui quali appare opportuno intervenire, al fine di razionalizzare l'utilizzo delle risorse aumentandone il rendimento, è quello che riguarda i contenuti e l'assegnazione del servizio universale, inteso come l'insieme minimo di servizi di qualità predefinita, per i quali non sia possibile raggiungere l'equilibrio economico, che si ritiene tuttavia necessario garantire alla collettività, secondo prezzi controllati dall'autorità pubblica. In particolare, con riferimento a tale servizio appare necessario non solo ridefinirne il perimetro, chiarendo cioè quali tratte abbiano necessità della compensazione finanziaria pubblica, ma anche procedere all'apertura del mercato, attraverso una concorrenza tra le imprese che dovrebbe manifestarsi non « nel mercato » ma « per il mercato », ossia selezionando, mediante gara, le imprese in grado di svolgere con più efficienza i servizi stessi.

Sotto il profilo dei contenuti del servizio universale, negli ultimi anni, sono stati compiuti molti passi avanti, nel senso che i servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico, sia passeggeri che merci, sono ormai regolati con contratti di servizio pubblico, che prevedono la rendicontazione dei risultati economici e un complesso meccanismo sanzionatorio con penali nei casi di inadempimento o mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità. Molto, invece, resta ancora da fare per quanto riguarda l'apertura del mercato, dal momento che il servizio universale continua ad essere appannaggio esclusivo di Trenitalia.

Anzi, nel settore del trasporto pubblico locale si è operato addirittura in direzione opposta a quella dianzi auspicata, nel senso che i contratti di servizio che regolano il trasporto regionale sono stati stipulati, quasi nella totalità dei casi, con Trenitalia, grazie ad alcuni incentivi previsti da recenti disposizioni legislative. In particolare, tali disposizioni, in primo luogo, hanno riservato un apposito stanziamento di 480 milioni di euro annui per il triennio 2009-2011 ai fini della stipulazione di nuovi contratti di servizio dello Stato e delle regioni con Trenitalia, rispondenti a criteri di efficientamento e razionalizzazione della spesa; in secondo luogo, le predette disposizioni hanno soppresso l'obbligo di gara, consentendo l'affidamento diretto del servizio con contratti della durata di sei anni, prorogabili di ulteriori sei anni.

In altri paesi, invece, come ad esempio la Germania, si è operato diversamente, come dimostra il fatto che le imprese concorrenti dell'operatore principale, attraverso l'affidamento del servizio mediante gara pubblica, hanno acquisito circa il 20 per cento del mercato in treni/km, consentendo una diminuzione delle risorse pubbliche erogate, a parità di servizi resi, grazie al funzionamento dei meccanismi di aggiudicazione.

Va tuttavia sottolineato come l'affidamento del trasporto regionale e locale tramite procedure competitive richieda lo stanziamento di adeguate risorse finanziarie, in mancanza delle quali, si riduce sensibilmente la remunerazione dei servizi e, con essa, le stesse

prospettive di ingresso di nuove imprese sul mercato. Sotto il profilo della remunerazione e della qualità dei servizi, vanno quindi valutate positivamente le recenti disposizioni normative che hanno destinato 425 milioni di euro all'acquisto di materiale rotabile per il trasporto regionale e locale, erogabili negli anni 2010 e 2011.

Tuttavia, occorre rimarcare come le risorse destinate tanto al trasporto nazionale quanto al trasporto pubblico locale, a prescindere dalla congruità del loro ammontare iniziale, presentino un sensibile grado di instabilità, in quanto iscritte nel bilancio dello Stato come stanziamenti rimodulabili, ossia suscettibili di riduzione a seguito di misure di contenimento della spesa. Tutto ciò espone i contratti di servizio a frequenti aggiornamenti, mediante la ridefinizione dei servizi da erogare in funzione delle minori risorse disponibili, rendendo oltremodo difficile la pianificazione degli impegni finanziari da parte delle imprese. Una misura importante da adottare a questo riguardo, quindi, potrebbe essere quella di prevedere che tali stanziamenti debbano essere esclusi dal novero delle risorse rimodulabili, in modo da garantirne la stabilità e una tempestiva erogazione nel corso del tempo.

Lo stanziamento di risorse stabili nel tempo risulterebbe, altresì, particolarmente importante con riferimento al contratto di programma che disciplina i rapporti tra lo Stato e il gestore della rete, definendo la programmazione degli investimenti per lo sviluppo, il potenziamento e l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico degli impianti e delle linee ferroviarie. Il contratto di programma, infatti, grazie all'allocazione di siffatte risorse, congiuntamente all'adozione di opportune iniziative da adottare in sede comunitaria per riaffermare la priorità degli investimenti infrastrutturali nelle aree sottoutilizzate, potrebbe rappresentare lo strumento idoneo per rilanciare gli investimenti in quelle aree del territorio nazionale, quali il Mezzogiorno e le isole, che soffrono del maggior divario infrastrutturale rispetto al resto del Paese.

Si può ritenere, quindi, che, attuando in modo organico il complesso degli interventi dianzi prospettati, si possa accelerare il processo di liberalizzazione in corso, contribuendo a migliorare sensibilmente il livello qualitativo e quantitativo dei servizi ferroviari del nostro Paese.

X COMMISSIONE PERMANENTE

(Attività produttive, commercio e turismo)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sulle caratteristiche attuali dello sviluppo del sistema industriale e il ruolo delle imprese partecipate dallo Stato, con particolare riferimento al settore energetico.

Audizione di rappresentanti di Fincantieri e Sogin (*Svolgimento e conclusione*) 86

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del presidente Manuela DAL LAGO.

La seduta comincia alle 10.35.

Indagine conoscitiva sulle caratteristiche attuali dello sviluppo del sistema industriale e il ruolo delle imprese partecipate dallo Stato, con particolare riferimento al settore energetico.

Audizione di rappresentanti di Fincantieri e Sogin.
(*Svolgimento e conclusione*).

Manuela DAL LAGO, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Introduce, quindi, l'audizione.

Giuseppe NUCCI, *Amministratore delegato di Sogin*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono, quindi, per porre quesiti formulare osservazioni i deputati Anna Teresa FORMISANO (UdCpTP) e Ludovico VICO (PD), cui risponde Giuseppe NUCCI, *Amministratore delegato di Sogin*.

Giuseppe BONO, *Amministratore delegato di Fincantieri*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Interviene quindi per porre quesiti e formulare osservazioni il deputato Ludovico VICO (PD), cui risponde Giuseppe BONO, *Amministratore delegato di Fincantieri*.

Manuela DAL LAGO, *presidente*, ringrazia gli intervenuti e dichiara conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 11.30.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

XI COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavoro pubblico e privato)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Sui lavori della Commissione	87
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/104/CE relativa al lavoro tramite agenzia interinale. Atto n. 428 (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	87
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	91

SEDE REFERENTE:

Disposizioni per il superamento del blocco delle assunzioni nelle pubbliche amministrazioni e per la chiamata dei vincitori e degli idonei nei concorsi. Nuovo testo unificato C. 4116 Damiano, C. 4366 Cazzola, C. 4455 Di Pietro (<i>Seguito dell'esame e rinvio – Adozione di un nuovo testo base</i>)	89
ALLEGATO 2 (<i>Nuovo testo unificato elaborato dal comitato ristretto e adottato come testo base</i>) .	93

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del presidente Silvano MOFFA. — Interviene il viceministro del lavoro e delle politiche sociali Michel Martone.

La seduta comincia alle 13.40.

Sui lavori della Commissione.

Silvano MOFFA, *presidente*, prima di procedere con lo svolgimento dei diversi punti all'ordine del giorno, intende comunicare che la presidenza – in relazione all'andamento dei lavori dell'Assemblea – si riserva di modificare le convocazioni della Commissione per la giornata di domani.

La Commissione prende atto.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/104/CE relativa al lavoro tramite agenzia interinale.

Atto n. 428.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo in titolo, rinviato nella seduta del 17 gennaio 2012.

Silvano MOFFA, *presidente*, comunica preliminarmente che – in relazione allo schema di decreto in esame – sono stati trasmessi alle Camere sia il prescritto parere della Conferenza unificata sia gli esiti della consultazione svolta dal Governo con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative dei lavoratori e dei datori di lavoro. Avverte, inoltre, che la V Commissione (Bilancio) ha valutato favorevolmente il provvedimento sotto il profilo delle sue conseguenze di carattere finanziario.

Fa presente, quindi, che il relatore – in coerenza con il dibattito svolto e con la documentazione acquisita – ha predisposto una proposta di parere favorevole con osservazioni sullo schema di decreto in titolo (*vedi allegato 1*).

Maria Grazia GATTI (PD), *relatore*, illustra la sua proposta di parere favorevole

con osservazioni, soffermandosi, in particolare, sull'osservazione che fa riferimento all'esigenza di individuare possibili rimedi a un significativo fenomeno di *dumping* esercitato sul territorio nazionale da agenzie di lavoro interinale provenienti da altri Paesi europei, che – utilizzando l'istituto del distacco – somministrano alle aziende lavoratori italiani formalmente reclutati all'estero, beneficiando in tal modo di un minor costo contributivo.

Dopo aver sottolineato, inoltre, la necessità che sulle importanti tematiche in oggetto – e, in particolare, sul tema del vincolo causale – prosegua il confronto con le parti sociali, che appare utile in prospettiva di un miglioramento complessivo della normativa vigente, raccomanda l'approvazione della propria proposta di parere favorevole con osservazioni.

Massimiliano FEDRIGA (LNP), ritenendo meritevoli della massima attenzione talune delle considerazioni contenute nella proposta di parere in esame, chiede al relatore di valutarne una riformulazione, nel senso di trasformare in condizioni le osservazioni giudicate di maggior rilievo, tra cui cita quelle relative al fenomeno del *dumping* sociale e al vincolo causale. Fatto presente che, qualora venisse accolta tale richiesta, il voto del suo gruppo non potrebbe che essere favorevole, ritiene doveroso sottolineare l'esigenza che nel campo della somministrazione di lavoro si eviti di legittimare una corsa al ribasso dei costi, che, a suo avviso, potrebbe andare a detrimento sia delle agenzie che operano nel territorio italiano sia degli stessi lavoratori coinvolti. Ritiene, in ogni caso, che ulteriori riflessioni sul tema vadano rinviate ad una fase successiva, quando saranno note le determinazioni che il Governo assumerà sulla materia del mercato del lavoro: solo in quel momento, a suo avviso, sarà possibile svolgere considerazioni più complessive e organiche sul tema. Ritiene opportuno, nel frattempo, astenersi dall'anticipare inutili dibattiti, evitando di comportarsi come taluni esponenti della compagine di Governo, che hanno preferito interloquire con gli organi

di informazione piuttosto che confrontarsi nelle sedi parlamentari, prima ancora di aver definito i termini delle questioni in gioco.

Giuliano CAZZOLA (PDL), dopo aver sottolineato – in coerenza con quanto già sostenuto in altre occasioni – la propria contrarietà a formulare sotto forma di condizioni i rilievi di competenza della Commissione, giudicando tale veste formale inidonea a mantenere un rapporto collaborativo e leale sia con l'Esecutivo sia, più in generale, con gli altri organi parlamentari, fa notare che, nel caso di specie, l'apposizione di condizioni appare ancor più inopportuna, attesa la natura generica delle finalità che si chiede di perseguire al Governo.

Maria Grazia GATTI (PD), *relatore*, giudicando condivisibili le considerazioni testé volte dal deputato Cazzola, fa notare che la formulazione generica e volutamente « a maglie larghe » delle osservazioni contenute in taluni punti della sua proposta di parere è dettata da una oggettiva difficoltà – segnalata dalle stesse organizzazioni rappresentative delle agenzie – ad individuare nell'immediato soluzioni precise alle problematiche in questione, considerata anche la necessità di inquadrarle nell'ambito dell'ordinamento comunitario e in coordinamento con le legislazioni dei diversi Paesi: la richiesta al Governo di un impegno stringente e specifico sul tema, a suo avviso, mal si concilierebbe con l'esigenza di una riflessione ponderata e articolata, che richiederà approfondimenti complessi e specifici da parte dell'Esecutivo. Invita, pertanto, il deputato Fedriga a valutare in termini positivi il testo della proposta di parere favorevole con osservazioni, così come formulato, affinché la Commissione, votando all'unanimità, possa lanciare un segnale di condivisione e convergenza su un tema delicato e importante.

Massimiliano FEDRIGA (LNP) giudica pretestuose le argomentazioni svolte dal relatore e dal deputato Cazzola, facendo

notare che in altre occasioni la decisione di formulare osservazioni in luogo di condizioni è stata motivata proprio dall'esigenza di non sottoporre il Governo ad oneri troppo pressanti, mal disponendolo rispetto ad un confronto aperto con le istituzioni parlamentari. Osserva, pertanto, che la formulazione generica e vaga delle osservazioni – in particolare di quelle contenute alla lettera *f*) – non impedirebbe di scegliere lo strumento delle condizioni, atteso che in questo modo, lasciandosi inalterata la libertà di azione del Governo nell'individuazione delle soluzioni più opportune, lo si vincolerebbe esclusivamente al raggiungimento dell'obiettivo, in un quadro di rapporti istituzionali di assoluta armonia. Dichiaro, in ogni caso, che il suo gruppo è disponibile ad un lavoro di approfondimento sul merito della questione, in collaborazione con gli altri gruppi, prospettando anche l'ipotesi di tornare a convocare la Commissione sul punto, al fine di riformulare la proposta di parere e rendere possibile una convergenza unanime sui temi in discussione.

Silvano MOFFA, *presidente*, fa notare che la Commissione ha sempre svolto il proprio ruolo in sede consultiva nella massima autonomia, approvando pareri contenenti condizioni o osservazioni, in presenza di presupposti differenti e in coerenza con determinate premesse, non sussistendo *a priori* alcuna contrarietà nei confronti dell'adozione dell'una o dell'altra forma di espressione del parere. Ritiene, quindi, che una sorta di « disputa etimologica » sulla natura dei rilievi della Commissione non possa divenire una questione centrale di merito e che, pertanto, vi siano tutti gli elementi per procedere sin d'ora alla votazione della proposta di parere presentata dal relatore, pur nel rispetto delle diverse posizioni assunte sul tema, che auspica non pregiudichino un'approvazione unanime del provvedimento.

Il viceministro Michel MARTONE, osservato che l'azione del Governo in materia – a prescindere da qualsiasi argomentazione svolta in sede parlamentare –

è condizionata inevitabilmente dall'esigenza di rispettare precisi vincoli comunitari, auspica che sul tema si possa raggiungere un consenso unitario da parte dell'intera Commissione. Dichiaro, in ogni caso, di condividere la proposta di parere del relatore.

Giovanni PALADINI (IdV) preannuncia il voto favorevole del suo gruppo sulla proposta di parere favorevole con osservazioni formulata dal relatore.

Massimiliano FEDRIGA (LNP), pur manifestando un forte disappunto per la scelta del relatore di non accogliere la sua richiesta di riformulazione, preannuncia l'astensione del suo gruppo sulla proposta di parere favorevole con osservazioni.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni formulata dal relatore.

La seduta termina alle 13.55.

SEDE REFERENTE

Martedì 24 gennaio 2012. – Presidenza del presidente Silvano MOFFA – Interviene il viceministro del lavoro e delle politiche sociali Michel Martone.

La seduta comincia alle 13.55

Disposizioni per il superamento del blocco delle assunzioni nelle pubbliche amministrazioni e per la chiamata dei vincitori e degli idonei nei concorsi. Nuovo testo unificato C. 4116 Damiano, C. 4366 Cazzola, C. 4455 Di Pietro.

(Seguito dell'esame e rinvio – Adozione di un nuovo testo base).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in titolo, rinviato nella seduta del 10 gennaio 2011.

Silvano MOFFA, *presidente*, ricorda che la Commissione aveva deferito al Comitato ristretto il compito di esaminare gli emendamenti riferiti al testo unificato delle proposte di legge in titolo. Al riguardo, avverte che lo stesso Comitato ristretto ha elaborato – nell'ultima riunione svolta – una nuova proposta di testo unificato dei progetti di legge in esame (*vedi allegato 2*), che il relatore prospetta di adottare come nuovo testo base per il seguito dell'esame in sede referente.

Nessuno chiedendo di intervenire, propone pertanto di adottare il nuovo testo unificato delle proposte di legge nn. 4116, 4366 e 4455, elaborato dal Comitato ristretto, come nuovo testo base per il seguito dell'esame in sede referente.

La Commissione delibera di adottare il nuovo testo unificato delle proposte di legge nn. 4116, 4366 e 4455, elaborato dal Comitato ristretto, come testo base per il seguito dell'esame in sede referente.

Silvano MOFFA, *presidente*, fa presente che – avendo il Comitato ristretto già approfonditamente esaminato le proposte emendative presentate al precedente testo e avendo svolto una esauriente istruttoria rispetto alle diverse questioni poste – si sarebbe convenuto, in quell'ambito, di inviare direttamente ai pareri delle Commis-

sioni competenti il nuovo testo unificato, evitando di fissare un ulteriore termine per la presentazione di eventuali emendamenti.

Massimiliano FEDRIGA (LNP), pur non avendo ritenuto opportuno tornare a manifestare una esplicita contrarietà all'adozione come testo base del testo unificato in esame, giudica necessario consentire ai gruppi – anche fissando un termine piuttosto ravvicinato – di intervenire in sede emendativa per migliorarlo, rilevando che il suo gruppo ha evidenziato a più riprese, nel corso dell'iter di esame e anche in sede di Comitato ristretto, talune forti perplessità, che non sono state ancora superate.

Silvano MOFFA, *presidente*, alla luce delle legittime considerazioni testé svolte, propone di fissare il termine per la presentazione di emendamenti al nuovo testo unificato, adottato come testo base, per le ore 10 di domani, mercoledì 25 gennaio.

La Commissione concorda.

Silvano MOFFA, *presidente*, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta, avvertendo che essa sarà convocata per la stessa giornata di domani.

La seduta termina alle 14.

ALLEGATO 1

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/104/CE relativa al lavoro tramite agenzia interinale. (Atto n. 428).**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La XI Commissione,

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/104/CE relativa al lavoro tramite agenzia interinale (atto n. 428);

osservato che esso propone una trasposizione sostanzialmente fedele della citata direttiva comunitaria;

ritenuto il contratto di somministrazione quello che, tra i contratti flessibili, mantiene nel modo più adeguato le caratteristiche della tutela e della sicurezza del lavoratore, dal punto di vista contributivo e delle garanzie nel luogo di lavoro e riconosciuto, in questo ambito, il ruolo svolto nel territorio nazionale dalle agenzie di somministrazione;

rilevata l'opportunità che una possibile riforma del mercato del lavoro, che dovrà vedere la rivitalizzazione dei centri per l'impiego e la riaffermazione strategica di una regia pubblica, sia caratterizzata da una migliore integrazione tra sistema pubblico e privato nella sua gestione;

acquisite le valutazioni emerse nell'ambito delle consultazioni del Governo con le parti sociali e approfondito il contenuto della documentazione da queste depositata presso l'altro ramo del Parlamento, resa pubblica tramite il sito della omologa Commissione del Senato;

giudicato utile suggerire talune ipotesi di modifica del testo che possano accogliere preoccupazioni e spunti emersi nell'ambito delle predette consultazioni ovvero nel corso del dibattito in Commissione;

preso atto che – nel corso del confronto con le parti sociali – il Governo ha, altresì, ricevuto dalle parti datoriali la richiesta di ampliare l'intervento normativo anche ad altri istituti, legati sostanzialmente al tema del vincolo causale e dello svincolo dello *staff leasing* dalle fattispecie legittimanti;

preso atto, inoltre, che alcune forze sindacali hanno posto anche problemi relativi alla fiscalità e all'accesso agli ammortizzatori sociali;

ritenuto che i predetti argomenti – al pari di altri che non costituiscono stretto recepimento della direttiva 2008/104/CE – potranno più utilmente essere affrontati nell'ambito del percorso che porterà il Governo a proporre al Parlamento le misure per la riforma del mercato del lavoro e, comunque, nel naturale rapporto tra le parti sociali;

acquisito il parere favorevole espresso in sede di Conferenza unificata;

preso atto, infine, che la V Commissione ha valutato positivamente il testo sotto il profilo delle conseguenze di carattere finanziario,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) all'articolo 1, comma 2, si segnala che talune parti sociali hanno richiesto che la facoltà di introdurre disposizioni *in melius* per i lavoratori sia possibile con

l'intervento dei sindacati maggiormente rappresentativi « del settore del lavoro in somministrazione »;

b) all'articolo 2, comma 1, laddove si introduce la definizione di « condizioni di base di lavoro e di occupazione », valuti il Governo l'opportunità di attenersi strettamente alle indicazioni presenti nella direttiva 2008/104/CE, peraltro già recepite dall'ordinamento italiano nell'ambito della fissazione del principio di parità di trattamento; in tal senso, appare altresì utile che l'articolo 7 dello schema di decreto, che novella l'articolo 23 del decreto legislativo n. 276 del 2003, possa includere una formulazione che tenga conto della previgente previsione legislativa, ossia il riferimento a condizioni « economiche e normative »;

c) con riferimento al citato articolo 7, che introduce un comma 7-*bis* all'articolo 23 del decreto legislativo n. 276 del 2003, in relazione all'individuazione del soggetto su cui gravano gli obblighi di informazione circa le *vacancies* presso l'utilizzatore, occorre specificare che tale obbligo ricade sull'utilizzatore e non sul somministratore;

d) facendo seguito ad una richiesta presentata in modo comune dalla parte sindacale in sede tecnica, si auspica che il Governo – verificate le ricadute finanziarie, anche in considerazione della clausola

generale di invarianza di cui all'articolo 8 dello schema di decreto – possa valutare l'eventuale inserimento di un comma aggiuntivo all'articolo 22 del decreto legislativo n. 276 del 2003, recante misure volte ad assicurare parità di trattamento ai lavoratori in somministrazione per ciò che riguarda assegni familiari e computo dell'indennità di maternità;

e) con riferimento al recepimento dell'articolo 6, comma 4, della direttiva 2008/104/CE, vigili il Governo sull'applicazione non discriminatoria, verso i lavoratori con contratto di somministrazione, dell'articolo 23, comma 4, secondo periodo, del decreto legislativo n. 276 del 2003;

f) si segnala l'esigenza di individuare possibili rimedi a un significativo fenomeno di *dumping* esercitato sul territorio nazionale da agenzie di lavoro interinale provenienti da altri Paesi europei, che – utilizzando l'istituto del distacco – somministrano alle aziende lavoratori italiani formalmente reclutati all'estero, beneficiando in tal modo di un minor costo contributivo;

g) facendo seguito alla richiesta presentata da alcune parti sociali, si auspica, infine, che il Governo prosegua il confronto con il complesso delle parti sociali stesse, allo scopo di chiarire la questione del vincolo causale.

ALLEGATO 2

Disposizioni per il superamento del blocco delle assunzioni nelle pubbliche amministrazioni e per la chiamata dei vincitori e degli idonei nei concorsi. (Nuovo testo unificato C. 4116 Damiano, C. 4366 Cazzola, C. 4455 Di Pietro).

**NUOVO TESTO UNIFICATO ELABORATO DAL COMITATO
RISTRETTO E ADOTTATO COME TESTO BASE**

ART. 1.

1. Per il triennio 2012-2014, le amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, nel rispetto dei vincoli finanziari previsti in materia di assunzioni a tempo indeterminato e di contenimento della spesa di personale, secondo i rispettivi regimi limitativi fissati dai documenti di finanza pubblica, ferme restando le disposizioni vigenti in materia di reclutamento speciale e di mobilità, utilizzano, in relazione al proprio fabbisogno, le graduatorie vigenti dei concorsi pubblici per il reclutamento di personale a tempo indeterminato, ricorrendo a tali graduatorie quando si tratta di procedere all'assunzione di pari o analoghe figure professionali previste nei bandi dei concorsi ai quali si riferiscono le graduatorie medesime. Le amministrazioni dello Stato, anche a ordinamento autonomo, gli enti pubblici non economici statali e le Agenzie, comprese quelle di cui al decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, che non dispongono di proprie graduatorie utili, si avvalgono dello strumento di cui all'articolo 3, comma 61, terzo periodo, della legge 24 dicembre 2003, n. 350. Le amministrazioni pubbliche di cui al secondo periodo del presente comma attingono alle predette graduatorie anche in caso di reclutamento a tempo determinato di cui all'articolo 36 del medesimo decreto legislativo n. 165 del 2001,

fermo restando che il reclutamento avviene a scorrimento decrescente delle medesime graduatorie e non pregiudica l'eventuale assunzione a tempo indeterminato ai sensi del primo periodo del presente comma. Il Dipartimento della funzione pubblica, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, redige un elenco delle graduatorie vigenti e lo rende pubblico sul proprio sito istituzionale.

2. L'efficacia delle graduatorie dei concorsi pubblici per assunzioni a tempo indeterminato, relative alle amministrazioni pubbliche soggette a limitazioni delle assunzioni, approvate successivamente al 30 settembre 2003, è prorogata fino al 31 dicembre 2014. Le amministrazioni pubbliche di cui al comma 1, che intendano procedere ad assunzioni a tempo indeterminato di figure professionali ai sensi del medesimo comma 1, provvedono al reclutamento, per il triennio 2012-2014, dei vincitori di concorso e, limitatamente al biennio 2012-2013, degli idonei inseriti nelle graduatorie di concorso, nel rispetto dei principi di trasparenza e d'imparzialità. Per l'anno 2014, lo scorrimento degli idonei presenti nelle graduatorie vigenti avviene in misura non inferiore al cinquanta per cento delle risorse finanziarie disponibili per assunzioni ed è contestualmente autorizzata l'indizione di nuovi bandi di concorso, nel rispetto dei vincoli finanziari esistenti. Le regioni e gli enti locali trasmettono al Dipartimento della

funzione pubblica i dati relativi alle loro graduatorie vigenti e adottano, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le misure necessarie per dare attuazione ai principi di cui al comma 1 e al presente comma, ferma restando la possibilità di attingere, previa stipula di apposite convenzioni tra le amministrazioni interessate, alle graduatorie dei concorsi di altre amministrazioni pubbliche ai sensi del secondo periodo del comma 1.

3. Entro il 31 dicembre 2013, il Governo trasmette alle Camere una relazione, predisposta dal Dipartimento della funzione pubblica, contenente il monitoraggio delle assunzioni effettuate sulla base delle disposizioni della presente legge dalle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, dei vincitori e degli idonei dei concorsi, anche ai fini della valutazione di eventuali ulteriori provvedimenti.

4. A decorrere dal 1° gennaio 2015 il reclutamento dei dirigenti e delle figure professionali comuni a tutte le amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 35, comma 4, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, si svolge mediante concorsi pubblici unici, nel rispetto dei principi di imparzialità, trasparenza e buon andamento. I concorsi unici sono organizzati dal Dipartimento della funzione pubblica previa ricognizione del fabbisogno presso le amministrazioni interessate, nel rispetto dei vincoli finanziari in materia di assunzioni a tempo indeterminato, fermi restando le disposizioni vigenti in materia di mobilità e in materia di corso concorso bandito dalla Scuola superiore della pubblica amministrazione ai sensi dell'articolo 28 del citato decreto legislativo n. 165 del 2001. Le amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 35, comma 4, del citato decreto legislativo n. 165 del 2001, nel rispetto del regime delle assunzioni a tempo indeterminato previsto dalla normativa vigente, possono assumere personale solo attingendo alle graduatorie di concorso predisposte presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della funzione

pubblica, fino al loro esaurimento, provvedendo a programmare, in quanto possibile, le quote annuali di assunzioni.

5. Con le modalità di cui all'articolo 35, comma 4, del citato decreto legislativo n. 165 del 2001, le amministrazioni e gli enti pubblici ivi compresi possono essere autorizzati a svolgere direttamente i concorsi pubblici per specifiche professionalità.

6. Le regioni e gli enti locali possono aderire alla ricognizione di cui al comma 4 e, in caso di adesione, si obbligano ad attingere alle relative graduatorie in caso di fabbisogno, nel rispetto dei vincoli finanziari in materia di assunzioni.

7. Per lo svolgimento delle procedure di cui al comma 4, il bando di concorso può fissare un contributo di ammissione ai concorsi per ogni singolo candidato in misura non superiore ai 10 euro.

8. Al fine di assicurare la massima trasparenza delle procedure, il Dipartimento della funzione pubblica garantisce, mediante pubblicazione sul proprio sito istituzionale, la diffusione di ogni informazione utile sullo stato della procedura di reclutamento e selezione.

9. All'articolo 28 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: « corso-concorso selettivo di formazione » sono aggiunte le seguenti: « per titoli ed esami »;

b) il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Al corso-concorso selettivo di formazione per titoli ed esami possono essere ammessi, con le modalità stabilite con regolamento da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, con decreto del Ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione, sentita la Scuola superiore della pubblica amministrazione, i soggetti muniti di laurea specialistica. Al corso-concorso possono essere ammessi dipendenti di ruolo delle pubbliche amministrazioni, muniti di laurea, che abbiano compiuto almeno cinque anni di servizio, svolti in

posizioni funzionali per l'accesso alle quali è richiesto il possesso del diploma di laurea »;

c) il comma 4 è sostituito dal seguente:

« 4. Il corso di cui al comma 3 ha la durata di diciotto mesi comprensivi di un periodo di applicazione presso amministrazioni pubbliche o private, uffici amministrativi di uno Stato dell'Unione europea o di un organismo comunitario o internazionale, secondo modalità determinate dal decreto di cui al successivo comma 5, nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilanci. Ai partecipanti al

corso e al periodo di applicazione è corrisposta una borsa di studio a carico della Scuola superiore della pubblica amministrazione »;

d) al comma 5, lettera a), le parole: « non inferiore al 30 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « non inferiore al 50 per cento ».

10. In relazione alle disposizioni di cui al presente articolo, il Governo è autorizzato a modificare il decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 1994, n. 487, e il regolamento di cui al comma 5 dell'articolo 28 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

XII COMMISSIONE PERMANENTE

(Affari sociali)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-05881 Farina Coscioni: Trattamento chemioterapico effettuato presso il policlinico di Palermo alla signora Lembo	96
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	102
Sull'ordine dei lavori	96

SEDE REFERENTE:

Principi fondamentali in materia di governo delle attività cliniche per una maggiore efficienza e funzionalità del Servizio sanitario nazionale. Ulteriore nuovo testo unificato C. 278-799-977-ter-1552-1942-2146-2355-2529-2693-2909/A (Seguito dell'esame e rinvio) ...	97
ALLEGATO 2 (Emendamenti riformulati)	105

INTERROGAZIONI

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del presidente Giuseppe PALUMBO – Interviene il sottosegretario di Stato per la salute Adelfio Elio Cardinale.

La seduta comincia alle 14.05.

5-05881 Farina Coscioni: Trattamento chemioterapico effettuato presso il policlinico di Palermo alla signora Lembo.

Il sottosegretario Adelfio Elio CARDINALE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Maria Antonietta FARINA COSCIONI (PD), replicando, si dichiara soddisfatta, apprezzando, in particolare, la sincerità dei sentimenti dimostrata dal sottosegretario e la tempestività con cui è pervenuta la risposta all'interrogazione presentata.

Richiamando l'eccezionale gravità della vicenda che ha dato origine all'interrogazione, auspica che nella Raccomandazione cui il sottosegretario ha fatto riferimento nella sua risposta vi sia una disposizione relativa alla possibilità per cui il medico neo-laureato sia lasciato da solo, circostanza che si è verificata nel caso di specie.

Giuseppe PALUMBO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento dell'interrogazione all'ordine del giorno.

Sull'ordine dei lavori.

Anna Margherita MIOTTO (PD) chiede al presidente di avere delle delucidazioni circa l'orario e l'organizzazione della seduta della Commissione per il giorno seguente, dal momento che la Commissione sarebbe convocata alle ore 14 ma vi è incertezza sul fatto che nel corso della

mattinata l'Assemblea tenga effettivamente seduta.

Giuseppe PALUMBO, *presidente*, fa presente che alle 17 è convocata la Conferenza dei presidenti di gruppo sull'organizzazione dei lavori dell'Aula, all'esito della quale sarà possibile sapere se si possa anticipare o meno la seduta della Commissione. Per quanto riguarda, invece, l'odierna seduta della Commissione, essa dovrebbe concludersi entro le ore 16, in concomitanza con l'inizio del Convegno sulla memoria della Shoah presso la Sala della Lupa.

La seduta termina alle 14.35.

SEDE REFERENTE

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del presidente Giuseppe PALUMBO – Interviene il ministro della salute Renato Balduzzi.

La seduta comincia alle 14.35.

Principi fondamentali in materia di governo delle attività cliniche per una maggiore efficienza e funzionalità del Servizio sanitario nazionale.

Ulteriore nuovo testo unificato C. 278-799-977-ter-1552-1942-2146-2355-2529-2693-2909/A.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 18 gennaio 2012.

Giuseppe PALUMBO, *presidente*, ricorda che nella seduta precedente erano stati accantonati gli emendamenti 2.5, 2.8 e 2.01. Chiede, quindi, al relatore e ai presentatori se tali emendamenti siano stati riformulati, in modo da porli in votazione nella seduta odierna.

Antonio PALAGIANO (IdV) fa presente di aver riformulato il suo l'emendamento 2.5 (*vedi allegato 2*), che nella sua origi-

naria formulazione intendeva disciplinare i casi in cui si venga a creare un contrasto tra il direttore generale e il Collegio di direzione, prevedendo l'obbligo di motivazione per le decisioni assunte dal primo con il parere contrario del secondo organo. Anche su suggerimento dell'onorevole D'Alcontres, intervenuto nel corso della precedente seduta della Commissione, l'emendamento è stato riformulato in senso restrittivo, limitando la possibilità di contrasto alle « attività cliniche ».

Domenico DI VIRGILIO (PdL), *relatore*, si rimette alla Commissione sulla nuova formulazione dell'emendamento 2.5.

Il ministro Renato BALDUZZI esprime parere contrario sull'emendamento 2.5 come riformulato, ritenendo che la precisazione concernente le « attività cliniche » non valga a superare le obiezioni già evidenziate, in quanto le decisioni del direttore generale afferenti a quest'ambito costituiscono la stragrande maggioranza delle decisioni adottate da quest'organo. A suo avviso, sarebbe, invece, opportuno predisporre un emendamento teso a demandare all'autonomia regionale la disciplina relativa alle ipotesi di contrasto tra direttore generale e Collegio di direzione.

Paola BINETTI (UdCpTP) rileva che lo spirito dell'emendamento non sia la messa in discussione delle decisioni del direttore generale bensì l'esigenza per cui, nei casi in cui le posizioni del direttore generale e del Collegio di direzione siano differenti, le motivazioni dell'una e dell'altra debbano essere esplicite. Ciò premesso, ritiene che la formulazione originaria dell'emendamento 2.5 sia preferibile alla riformulazione proposta.

Gian Carlo ABELLI (PdL), premesso che ritiene preferibile la prima versione dell'emendamento, tuttavia reputa superfluo l'emendamento di per sé, in quanto è assolutamente normale che quando le decisioni siano assunte dal direttore generale con il parere negativo del Collegio esse debbano essere sempre motivate.

Carmine Santo PATARINO (FLpTP), pur preferendo la prima stesura dell'emendamento, dichiara di essere comunque favorevole anche all'ultima versione proposta, apprezzando la *ratio* di fondo, che è quella di limitare lo strapotere dei direttori generali.

Anna Margherita MIOTTO (PD) dichiara di essere favorevole all'emendamento 2.5 nella sua versione originaria. A questo proposito, rileva che vi sono funzioni di carattere organizzativo che interessano il Collegio di direzione ma attonano ai poteri del direttore generale, quale è, ad esempio, l'organizzazione dipartimentale. In tali casi, il direttore generale può adottare una decisione anche con il dissenso del Collegio, ma dovrà spiegarne le ragioni. È favorevole, quindi, all'emendamento nella versione che pone l'obbligo di motivazione come regola generale.

Lucio BARANI (Pdl) ritiene che, alla luce del dibattito svoltosi, sarebbe opportuno che il presentatore ritirasse l'emendamento 2.5, dal momento che molti colleghi intervenuti hanno espresso la propria preferenza per la versione originaria dell'emendamento.

Giuseppe PALUMBO, *presidente*, precisa che il relatore aveva chiesto all'onorevole Palagiano di riformulare il proprio emendamento, anche sulla base delle osservazioni emerse dagli interventi succedutisi nella seduta precedente. Avendo il relatore presentato una proposta di riformulazione, i deputati intervenuti nel dibattito si sono nel complesso dichiarati favorevoli all'emendamento nella sua prima stesura.

Antonio PALAGIANO (IdV), preso atto dell'esito del dibattito, mantiene il suo emendamento 2.5, nella versione originaria.

Domenico DI VIRGILIO (Pdl), *relatore*, esprime la propria contrarietà, ritenendo che sia pleonastico.

Il ministro Renato BALDUZZI invita l'onorevole Palagiano ad un ripensamento, per evitare la conseguenza connessa all'eventuale approvazione di tale emendamento, cioè estendere l'applicazione del diritto amministrativo, delle sue procedure, dell'obbligo di motivazione, ad una tipologia di decisioni che altrimenti non ricadrebbero in questa sfera in quanto nelle strutture sanitarie non si procede come nella generalità delle pubbliche amministrazioni. Inoltre, fa notare come l'effettiva applicazione della disposizione che si vorrebbe introdurre dipende in larga misura dalle competenze del Collegio di direzione, la cui disciplina è rimessa alla legislazione regionale. Propone, quindi, di procedere ad un nuovo accantonamento dell'emendamento 2.5.

La Commissione delibera di accantonare l'emendamento Palagiano 2.5.

Giuseppe PALUMBO, *presidente*, invita i presentatori dell'emendamento 2.5 ed il relatore ad elaborare una riformulazione dell'emendamento medesimo, anche alla luce delle osservazioni fatte dal ministro. Resta inteso che rimane accantonato anche l'emendamento Miotto 2.8.

Invita, quindi, il relatore ad esprimersi sull'articolo aggiuntivo 2.01, accantonato nella seduta precedente.

Antonio PALAGIANO (IdV) illustra l'articolo aggiuntivo 2.01 di cui propone la seguente riformulazione: Dopo l'articolo 2 aggiungere il seguente « Art. 2-bis. Ciascuna regione si dota di un organismo o di un Comitato tecnico-scientifico che, nei limiti delle risorse disponibili e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, definisce precisi indicatori di attività e qualità assistenziali, utilizzati a livello internazionale e validati dalle società scientifiche. Tali indicatori, inseriti in un sistema *database* clinico e attraverso la comparazione con criteri di qualità standardizzati, forniscono *report* periodici sulla qualità delle prestazioni delle singole unità operative, sia pubbliche che private ».

Domenico DI VIRGILIO (Pdl), *relatore*, esprime parere favorevole sulla riformulazione dell'articolo aggiuntivo 2.01.

Il ministro Renato BALDUZZI esprime parere favorevole.

Paola BINETTI (UdCpTP) chiede al presentatore di chiarire cosa voglia intendere con l'espressione « unità operative, sia pubbliche che private ».

Antonio PALAGIANO (IdV) precisa che, considerata la *ratio* dell'emendamento, l'espressione utilizzata è volutamente onnicomprensiva affinché la regione sia informata di tutto ciò che accade nell'ambito delle strutture sanitarie che operano sul suo territorio, comprese le strutture convenzionate.

Giuseppe PALUMBO, *presidente*, esprime perplessità sulla riformulazione dell'articolo aggiuntivo, con specifico riferimento al secondo periodo.

Antonio PALAGIANO (IdV) insiste sulla necessità di mantenere anche la seconda parte dell'articolo aggiuntivo, affermando altresì di essere disponibile ad un'ulteriore parziale riformulazione, in modo da rendere più chiaro il significato.

Eugenia ROCCELLA (Pdl), pur condividendo l'esigenza alla base dell'articolo aggiuntivo 2.01, di assicurare la qualità ed il controllo delle prestazioni sanitarie erogate, esprime alcune perplessità sul contenuto. In primo luogo, evidenzia come il raggiungimento del suddetto obiettivo è ottenibile solo se si attiva un confronto con il ministero. Se, invece, si lascia a ciascuna regione il compito di dotarsi di proprie strutture e di propri indicatori, si rischia di trovarsi di fronte ad una situazione di totale disomogeneità. In secondo luogo, rileva che sarebbe opportuno sopprimere, al primo periodo, l'inciso « nei limiti delle risorse disponibili » visto che tale concetto è già compreso nella previsione per cui l'istituzione dell'organismo o del Comitato tecnico-scientifico debba av-

venire « senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ».

Giuseppe PALUMBO, *presidente*, fa notare come, senza una reale informatizzazione del sistema sanitario nazionale, diventa complicato pensare di raccogliere tutti i dati relativi alle prestazioni erogate.

Gino BUCCHINO (PD) ritiene che sarebbe preferibile non usare tanti condizionali, non considerare l'informatizzazione come un'eventualità irrealizzabile, ma adoperarsi al fine di cominciare effettivamente a cambiare la struttura del sistema sanitario nazionale. Per quanto riguarda la riformulazione dell'articolo aggiuntivo 2.01, condivide i dubbi del presidente Palumbo circa il secondo periodo.

Il ministro Renato BALDUZZI fa notare che un organismo avente il compito di monitoraggio e di verifica della qualità delle prestazioni sanitarie esiste già ed è l'Agenzia nazionale per i servizi sanitari regionali (AGENAS), che ha già creato una rete con le regioni.

Conferma, tuttavia, la sua valutazione favorevole sul principio sotteso all'articolo aggiuntivo 2.01, in quanto recante una disposizione tesa ad incentivare le regioni che non si sono ancora dotate di strutture finalizzate a verificare la qualità delle prestazioni sanitarie.

Condivide i rilievi di quanti lo hanno preceduto circa l'opportunità di riformulare la seconda parte del suddetto articolo aggiuntivo.

Giovanni Mario Salvino BURTONE (PD) chiede una riflessione al collega Palagiano, non condividendo l'articolo aggiuntivo 2.01 in quanto sarebbe carente sotto il profilo del rigore scientifico.

Antonio PALAGIANO (IdV) specifica che il proprio intento, attraverso la presentazione e la successiva riformulazione dell'emendamento aggiuntivo 2.01, è quello di garantire la massima trasparenza di tutti i dati, in modo da mettere ciascun cittadino nelle condizioni di avere tutte le

informazioni relative al numero e all'esito delle varie tipologie di interventi effettuati presso la struttura operativa, pubblica o privata che sia, cui avrebbe intenzione di rivolgersi.

Paola BINETTI (UdCpTP) evidenzia che negli Stati Uniti e in Nord Europa ciascuna struttura sanitaria ha una propria «carta d'identità», per cui è possibile acquisire dati relativi al numero di interventi effettuati, suddivisi per tipologia.

Giuseppe PALUMBO, *presidente*, precisa che l'articolo aggiuntivo 2.01 può essere posto subito in votazione, ma, qualora fosse approvato, sarebbe collocato dopo l'articolo 5 del nuovo testo unificato.

Il ministro Renato BALDUZZI fa notare che, in caso di approvazione, l'unico inconveniente sarebbe l'obbligo per ciascuna regione di individuare propri indicatori di riferimento. Pur ritenendo apprezzabile l'intenzione del presentatore, ritiene che la vera riforma sarebbe l'individuazione, a livello centrale, di principi ai quali tutte le regioni dovrebbero attenersi, istituendo un collegamento con una struttura sovraregionale.

Antonio PALAGIANO (IdV) dichiara di essere d'accordo, in linea di principio, con il ministro, ma di non aver inserito il suddetto passaggio a causa del parere contrario che, in quel caso, immagina sarebbe stato espresso dalla Conferenza Stato-regioni.

Livia TURCO (PD) rileva che la discussione svolta non tenga conto di come funziona effettivamente il sistema sanitario nazionale. Vi è un reale problema di incentivi, di promozione della cultura della trasparenza e della qualità delle prestazioni. Il rischio, quindi, è che si crei una discrasia tra ciò che, in teoria, si vorrebbe, e l'efficacia dei provvedimenti che vengono adottati.

Eugenia ROCCELLA (PdL) condivide le osservazioni fatte dall'onorevole Turco, ag-

giungendo altresì che, con l'approvazione dell'articolo aggiuntivo 2.01, si corre il rischio di introdurre ulteriori obblighi burocratici, a fronte dei quali vi sarebbero regioni che già allo stato attuale effettuano controlli sulle prestazioni sanitarie accanto ad altre che si limiterebbero ad un'applicazione meramente formale della norma. Ribadisce, quindi, che, nonostante l'obiettivo alla base della proposta emendativa in esame sia assolutamente condivisibile, esso non appare perseguibile attraverso la previsione di un nuovo obbligo.

Domenico DI VIRGILIO (PdL) *relatore*, dichiara di essere parzialmente d'accordo con l'onorevole Turco, evidenziando che spetta al Parlamento stabilire i principi fondamentali, che le regioni potranno poi attuare, nell'ambito della propria autonomia.

Antonio PALAGIANO (IdV), sulla base delle osservazioni e dei rilievi emersi nel corso del dibattito, illustra alla Commissione un'ulteriore riformulazione dell'articolo aggiuntivo 2.01 (*vedi allegato 2*).

Domenico DI VIRGILIO (PdL) *relatore*, si rimette alla Commissione per quanto riguarda l'approvazione dell'articolo aggiuntivo 2.01, come ulteriormente riformulato nel corso della seduta.

Il ministro Renato BALDUZZI propone di accantonarlo in modo da poterlo poi riformulare in termini di maggiore coerenza con il sistema sanitario attuale.

Domenico DI VIRGILIO (PdL), *relatore*, preso atto della proposta del Ministro della salute, invita la Commissione ad accantonare l'articolo aggiuntivo 2.01.

Antonio PALAGIANO (IdV) insiste affinché si proceda alla votazione.

Giuseppe PALUMBO, *presidente*, mette ai voti la proposta di accantonare l'articolo aggiuntivo 2.01, come ulteriormente riformulato nel corso della seduta.

La Commissione delibera di accantonare l'articolo aggiuntivo Palagiano 2.01.

Carminè Santo PATARINO (FLpTP), intervenendo sull'ordine dei lavori, stigmatizza il fatto che il testo degli emendamenti sia continuamente riformulato nel corso della seduta, ciò che determina un notevole rallentamento dei lavori della Commissione.

Giuseppe PALUMBO, *presidente*, invita il relatore ed i presentatori ad approfondire ulteriormente gli aspetti problematici del contenuto dell'articolo aggiuntivo 2.01. Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.55.

ALLEGATO 1

5-05881 Farina Coscioni: Trattamento chemioterapico effettuato presso il policlinico di Palermo alla signora Lembo.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La sicurezza delle cure è una delle priorità che il Ministero della salute persegue e rappresenta uno degli obiettivi prioritari anche del Piano Sanitario Nazionale. A partire dall'anno scorso, il sistema di verifica dell'erogazione dei LEA ha previsto uno specifico punto al riguardo, che consente di tenere sotto verifica e controllo il sistema. Peraltro, a fronte degli eventi segnalati, il Servizio Sanitario Nazionale (SSN) eroga ogni anno milioni di prestazioni di altissimo livello e complessità. Rispetto ai dati relativi agli eventi avversi, si precisa che essi sono per lo più frutto di studi effettuati *ad hoc* da vari ricercatori.

Allo stato attuale, in Italia sono disponibili i risultati di un progetto, finanziato, dal Ministero della salute, relativo allo studio dell'incidenza di eventi avversi negli ospedali del SSN. Tale studio, coordinato dalla Regione Toscana, ha messo in evidenza che gli eventi avversi si presentano in una percentuale del 5,17 per cento, un dato questo in linea con quelli disponibili nella letteratura scientifica. Le informazioni che talora vengono riportate sono invece, il frutto di segnalazioni o di proiezioni effettuate sulla base di casistiche internazionali applicate alla situazione italiana e, pertanto, vanno interpretate con prudenza, perché non ricavate da studi effettuati direttamente in Italia, né basate su flussi informativi nazionali.

Il caso di Palermo è stato segnalato a questo Ministero tramite contatti telefonici avvenuti il giorno 30 dicembre 2011, a cui è seguita la trasmissione nella giornata del

31 dicembre 2011 di una lettera da parte del Ministero all'Assessorato alla sanità della regione siciliana, nella quale si richiede con urgenza una relazione: entro la giornata di venerdì p.v. è stato assicurato l'invio della relazione che l'Azienda ospedaliera sta predisponendo al riguardo.

Dalle prime indicazioni ricevute, emergono una serie di elementi di forte criticità, rispetto alle quali sono previste le seguenti specifiche azioni.

1. Effettuazione di un *audit* presso la struttura sanitaria, con la partecipazione di rappresentanti di questo Ministero e di un esperto oncologo, secondo l'approccio multidisciplinare standard, *audit* che è previsto sia svolto al ricevimento della stessa relazione e, comunque, entro la prossima settimana, con l'obiettivo di condurre una analisi dell'evento per identificarne le cause profonde e i fattori contribuenti (*Root cause analysis* - RCA), nonché verificare le modalità operative in termini di procedure e gli aspetti di integrazione tra gli operatori sanitari.

2. Il Ministero, in relazione alla peculiarità dei chemioterapici antitumorali e alla complessità della gestione della terapia oncologica e nella consapevolezza dell'importanza, ai fini della sicurezza e della qualità dei risultati, delle diverse strategie di integrazione multiprofessionale, sta procedendo all'elaborazione di una specifica Raccomandazione in merito, avvalendosi di un Gruppo di lavoro multidisciplinare e multiprofessionale, composto da rappresentanti del Ministero, farmacisti

ospedalieri, medici oncologi, un infermiere esperto di qualità e rischio clinico, rappresentanti dell'Associazione italiana di oncologia medica – AIOM, un rappresentante dei pazienti ed un rappresentante dell'Assessorato alla sanità della regione siciliana. Le attività del Gruppo di lavoro si dovranno concludere entro il mese di marzo 2012, con l'elaborazione di una Raccomandazione.

3. L'implementazione di tale Raccomandazione sarà quindi oggetto di verifica presso le strutture del SSN, così come già avviene per le altre Raccomandazioni precedentemente elaborate (13), secondo un programma avviato dal Ministero e affidato all'AGeNaS.

Si segnala che il Ministero della salute, nel corso degli ultimi cinque anni, ha sviluppato un programma di formazione secondo il sistema ECM, che si è concretizzato in numerose iniziative di formazione nazionale, svolto in stretta collaborazione con la Federazione nazionale degli ordini dei medici e degli odontoiatri (FNOMCeO), la Federazione nazionale dei collegi degli infermieri (IPASVI) la Federazione degli ordini dei farmacisti (FOFI) e la Società scientifica dei farmacisti ospedalieri (SIFO):

Corso di formazione di base sul rischio clinico – SICURE, che ha interessato più di 100.000 operatori sanitari, in collaborazione con FNOMCeO ed IPASVI.

Corso di formazione sulle tecniche di analisi degli eventi sentinella, in collaborazione con FNOMCeO ed IPASVI, tramite la metodologia per identificare le cause profonde (*Root cause analysis* – RCA), che è rimasto *on line* sulla piattaforma FadInMed (www.fadinmed.it) dal 15 dicembre 2010 al 3 dicembre 2011, destinato a medici, odontoiatri, infermieri, infermieri pediatrici e assistenti sanitari e che erogava 12 crediti ECM: hanno partecipato al corso 39.936 operatori sanitari, 38.344 (trentamila infermieri e oltre ottomila medici) dei quali hanno superato il corso ottenendo i relativi crediti ECM (460.128

crediti erogati). Inoltre 11.000 medici hanno usufruito del corso tramite il sistema misto.

A partire dal mese di febbraio 2012 sarà attivato il corso di formazione avanzato sulla RCA, secondo un programma collaborativo tra il Ministero della salute e la regione siciliana.

Corso di formazione sull'AUDIT CLINICO attivo a partire dal mese di settembre 2011, che ha già coinvolto più 25.000 operatori sanitari, in collaborazione con FNOMCeO ed IPASVI.

È in stato di avanzata definizione il secondo corso di formazione di base sul rischio clinico, che rappresenta il secondo *step* al riguardo, in collaborazione con FNOMCeO ed IPASVI.

Da ultimo, per quanto attiene alle specifico aspetto riferito alla promozione del ruolo degli infermieri, nel concordare con le osservazioni degli Interroganti, si osserva quanto segue.

Le leggi n. 42 del 1999 e n. 251 del 2000 hanno già determinato i presupposti per una diversa responsabilizzazione e valorizzazione dei professionisti in questione.

Nella consapevolezza della necessità di una maggiore valorizzazione dei suddetti professionisti, presso il Ministero della salute in data 15 dicembre 2011 si è insediato un Tavolo di Lavoro per l'esame congiunto dei profili delle professioni sanitarie, con lo scopo di arricchire le competenze degli infermieri ed introdurre ambiti professionali specialistici degli stessi.

Il primo tema all'ordine del giorno del Tavolo è l'approfondimento del rapporto medico-infermiere in conseguenza dell'evoluzione, non solo professionale, ma anche scientifica e tecnologica in sanità.

In merito alla vicenda, per la quale la Procura della Repubblica di Palermo ha iscritto alcune persone nel registro degli indagati, l'Assessorato della salute della regione siciliana ha assicurato che, nella

consapevolezza della gravità dei fatti accaduti, utilizzerà il caso clinico occorso ed i risultati delle attività dell'analisi multidisciplinare «per estendere la lezione appresa» all'intero Servizio Sanitario Regionale.

In particolare la Regione Siciliana, nell'ambito di un progetto di collaborazione con il Ministero della salute, a partire dal febbraio 2012 avvierà un corso di formazione avanzato sulla RCA, rivolto a tutti gli operatori sanitari medici e infermieri.

ALLEGATO 2

Principi fondamentali in materia di governo delle attività cliniche per una maggiore efficienza e funzionalità del Servizio sanitario nazionale. Ulteriore nuovo testo unificato C. 278-799-977-ter-1552-1942-2146-2355-2529-2693-2909/A.

EMENDAMENTI RIFORMULATI

ART. 2.

Al comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Le decisioni del Direttore generale, relative alle attività cliniche, in contrasto con il parere espresso dal Collegio di direzione, devono essere supportate da parere motivato.

2. 5. Palagiano, Mura (*Nuova formulazione*).

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

ART. 2-bis.

(Istituzione del Comitato tecnico-scientifico regionale).

1. Ciascuna regione si dota di un organismo o di un Comitato tecnico-scientifico che, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, definisce precisi indicatori di attività e qualità assistenziali, utilizzati a livello internazionale e validati dalle società scientifiche. Sulla base di tali indicatori, inseriti in un sistema *database* clinico e attraverso la comparazione con criteri di qualità standardizzati, l'organismo o il Comitato tecnico-scientifico fornisce rapporti periodici sulla qualità delle prestazioni sanitarie erogate.

2. 01. Palagiano, Mura (*Nuova formulazione*).

XIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Agricoltura)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti disposizioni in materia di raccolta, coltivazione e commercio dei tartufi (C. 1823 e C. 2132).

Audizione informale dei rappresentanti delle province di Alessandria, Asti e Cuneo, dell'Associazione tartufai eugubino-gualdese e dell'Associazione tartufai delle colline sanminiatesi 106

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante modifiche al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 214, di attuazione della direttiva 2002/89/CE, concernente le misure di protezione contro l'introduzione nella Comunità di organismi nocivi ai vegetali o ai prodotti vegetali e contro la loro diffusione nella Comunità. Atto n. 431 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento e rinvio*) 106

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 24 gennaio 2012.

Nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti disposizioni in materia di raccolta, coltivazione e commercio dei tartufi (C. 1823 e C. 2132).

Audizione informale dei rappresentanti delle province di Alessandria, Asti e Cuneo, dell'Associazione tartufai eugubino-gualdese e dell'Associazione tartufai delle colline sanminiatesi.

L'audizione informale si è svolta dalle 13.40 alle 14.25.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza del presidente Paolo RUSSO.

La seduta comincia alle 14.25.

Schema di decreto legislativo recante modifiche al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 214, di attuazione della direttiva 2002/89/CE, concernente le misure di protezione contro l'introduzione nella Comunità di organismi nocivi ai vegetali o ai prodotti vegetali e contro la loro diffusione nella Comunità.

Atto n. 431.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto legislativo.

Paolo RUSSO, *presidente*, avverte che il provvedimento è stato assegnato alle competenti Commissioni anche se non corredato dal parere della Conferenza Stato-regioni, in considerazione del termine stabilito per l'esercizio della delega e del meccanismo di proroga di tale termine, previsto dalla legge delega. Conseguentemente, il Presidente della Camera ha segnalato l'esigenza che le Commissioni at-

tendano la trasmissione di tale parere prima di pronunciarsi definitivamente sul provvedimento.

Sabrina DE CAMILLIS (Pdl), *relatore*, ricorda che lo schema di decreto legislativo è stato adottato in attuazione degli articoli 1 e 33 della legge n. 96 del 2010 (legge comunitaria 2009), che hanno attribuito al Governo una delega per l'adozione di disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo n. 214 del 2005, recante «Attuazione della direttiva 2002/89/CE concernente le misure di protezione contro l'introduzione e la diffusione nella Comunità di organismi nocivi ai vegetali o ai prodotti vegetali». La legge delega precisa in particolare che tali disposizioni devono contenere misure efficaci per garantire l'omogenea applicazione dei controlli all'importazione da effettuarsi nei punti di entrata, anche mediante la definizione delle dotazioni minime necessarie.

Il termine per l'esercizio della delega è stabilito in 18 mesi dall'entrata in vigore della legge, ma l'articolo 1, comma 3, della medesima prevede una proroga di ulteriori novanta giorni nel caso in cui il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine per l'esercizio della delega o successivamente. Il termine prorogato verrà pertanto a scadenza il 9 aprile 2012.

Sullo schema di provvedimento non risulta ancora espresso il parere della Conferenza Stato-regioni, mentre è stato acquisito il parere positivo del Comitato fitosanitario nazionale, di cui all'articolo 52 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 214, cui prendono parte il Servizio fitosanitario centrale e i servizi fitosanitari delle regioni e delle province autonome.

Il testo in esame consta di 44 articoli, formulati in termini di modifica testuale al decreto legislativo n. 214 del 2005, che contiene la normativa nazionale di attuazione della normativa europea in materia di circolazione dei vegetali e di protezione degli stessi contro gli organismi nocivi, nonché della Convenzione internazionale per la protezione delle piante.

Ricorda quindi che in ambito europeo la materia è regolata dalla direttiva base 2000/29/CE del Consiglio, dell'8 maggio 2000, e successive modificazioni, concernente le misure di protezione contro l'introduzione nella Comunità di organismi nocivi ai vegetali o ai prodotti vegetali e contro la loro diffusione nella Comunità.

Secondo la direttiva, per vegetali si intendono le piante vive e le parti vive di piante, comprese le sementi. Le parti di piante vive comprendono: i frutti e le verdure diversi da quelli conservati con surgelamento; i tuberi, i bulbi, i rizomi; i fiori recisi; gli alberi e i rami tagliati con foglie; le foglie; il polline vivo; le piantagioni e altri parti vegetali. I prodotti vegetali sono prodotti di origine vegetale non trasformati o che hanno subito un trattamento semplice, diversi dai vegetali elencati sopra. Il legname è compreso soltanto se presenta determinate caratteristiche.

Tra gli organismi nocivi la direttiva elenca ogni specie, ceppo o tipo di animale, vegetale o agente patogeno nocivo per i vegetali o per i prodotti vegetali. In particolare, si riferisce a insetti e acari, batteri, funghi, virus e piante parassite. Gli allegati I e II contengono l'elenco degli organismi la cui presenza nel territorio europeo è vietata, sia in quanto tali sia quando sono presenti su determinati vegetali o prodotti vegetali. Inoltre, l'allegato III contiene l'elenco dei vegetali e prodotti vegetali la cui introduzione nel territorio comunitario è vietata se provenienti da determinati paesi terzi.

Le misure di protezione riguardano anche i mezzi utilizzati per l'introduzione dei vegetali, prodotti vegetali e altri oggetti correlati (imballaggi, veicoli).

Determinati vegetali e prodotti vegetali (allegato V, parte A) devono essere sottoposti a ispezione fitosanitaria. I produttori dovranno essere iscritti in un registro ufficiale tenuto dall'organismo nazionale competente.

Esenzioni possono essere accordate ai prodotti destinati alla circolazione locale, nella misura in cui non vi sia da temere una diffusione di organismi nocivi.

Ove si ritenga che, sulla base del controllo, le condizioni sono soddisfatte, l'organismo nazionale competente rilascia un passaporto delle piante che certifica il rispetto delle norme fitosanitarie comunitarie. Il passaporto delle piante consiste in un'etichetta che deve essere applicata al prodotto, al suo imballaggio o eventualmente al veicolo che lo trasporta.

Quando i risultati dei controlli non sono soddisfacenti, i vegetali, i prodotti vegetali e il terreno di coltura di cui trattasi formano oggetto di diverse misure come il trattamento adeguato (seguito dal rilascio del passaporto se il trattamento risulta efficace), gli spostamenti autorizzati sotto controllo o la distruzione. Inoltre, gli Stati membri devono informare la Commissione e gli altri Stati membri della presenza di organismi nocivi o del rischio di introduzione o diffusione di organismi nocivi nel loro territorio.

Oltre a questa ispezione fitosanitaria, gli Stati membri organizzano controlli salutarici, sia nei luoghi in cui i vegetali o prodotti vegetali sono coltivati, prodotti, immagazzinati, posti in vendita o trasportati, che in occasione di altri controlli di documenti per ragioni diverse da quelle fitosanitarie.

La direttiva prevede per taluni vegetali e prodotti vegetali provenienti da paesi terzi (allegato V, parte B) un'ispezione alla loro introduzione nel territorio dell'Unione. L'ispezione comprende, in particolare, un controllo documentale, un controllo d'identità e un controllo fitosanitario.

La direttiva definisce, su richiesta di uno o più Stati membri, le zone alle quali è accordata una protezione speciale contro determinati organismi nocivi.

Gli organismi ufficiali nazionali possono delegare i compiti previsti dalla presente direttiva a qualsiasi persona giuridica di diritto pubblico o privato. Possono anche essere delegati i compiti riguardanti le analisi di laboratorio. Tuttavia, in questo caso specifico, l'organismo ufficiale responsabile deve garantire che: la persona giuridica incaricata dello svolgimento delle analisi riesca a garantire l'imparzia-

lità e la qualità nonché la protezione delle informazioni personali; non esista un conflitto di interesse tra i compiti affidati alla persona giuridica e le altre attività da essa svolte.

La direttiva in esame ha abrogato e codificato la direttiva 77/93/CEE; essa risulta basata sui principi sanciti a livello internazionale, in particolare nella Convenzione internazionale per la protezione dei vegetali dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO) e nell'accordo sulle misure sanitarie e fitosanitarie (accordo SPS) dell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC).

Sul piano nazionale, il decreto legislativo n. 214 del 2005 è stato adottato, sulla base della delega conferita dalla legge comunitaria 2003, per dare attuazione alla direttiva 2002/89/CE, che modificava la direttiva base 2000/29/CE, allo scopo di aumentare la protezione contro l'introduzione e la diffusione di organismi nocivi ai vegetali o ai prodotti vegetali nel territorio dei paesi membri. Alle modifiche apportate dalla menzionata direttiva non sono poi seguite ulteriori modifiche sostanziali.

Il decreto legislativo n. 214, abrogando le precedenti disposizioni in materia, ha rivisto l'assetto delle strutture deputate alla vigilanza (titolo XI) e i controlli fitosanitari esistenti (titolo III sulle ispezioni e controlli), che debbono seguire procedure specifiche per i prodotti importati (titolo VIII). In merito alle strutture, si è proceduto alla riorganizzazione del Servizio fitosanitario nazionale, costituito dal Servizio fitosanitario centrale – che opera presso il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali e rappresenta l'autorità centrale responsabile del coordinamento (articolo 49) – nonché dai servizi fitosanitari regionali, che debbono rispondere a particolari requisiti per l'espletamento dei compiti di vigilanza e controllo sul proprio territorio (articoli 50-51).

Le modifiche introdotte dalla direttiva 2002/89/CE hanno toccato numerosi aspetti del regime fitosanitario. Sono state in particolare ridefinite le procedure per i controlli fitosanitari da effettuare sui ve-

getali e prodotti vegetali in importazione, che devono rivelarsi efficaci ed essere effettuati secondo modalità armonizzate nell'intera Comunità. La direttiva ha poi delineato metodi per lo scambio di informazione tra gli uffici doganali e gli organismi responsabili delle formalità fitosanitarie, che possono svolgersi in uno Stato membro diverso da quello dove è avvenuto lo sdoganamento. Proprio per rendere più efficaci i controlli è anche stato auspicato che le formalità sanitarie vengano esplesate prima dello sdoganamento. È stata inoltre istituita una tariffa fitosanitaria al fine di armonizzare in campo comunitario la riscossione dei contributi da parte di tutti i paesi membri e di assicurare le risorse finanziarie necessarie per migliorare i controlli sui vegetali e prodotti vegetali in importazione.

Passando ad illustrare il provvedimento in esame, sottolinea che lo stesso, secondo quanto riportato nella relazione illustrativa, è motivato da una complessiva esigenza di aggiornamento della normativa vigente, derivante dai problemi applicativi e interpretativi sorti nel corso degli anni, dai progressi tecnici e scientifici in materia e da ulteriori novità introdotte nella normativa europea e internazionale.

Per quanto riguarda le criticità riscontrate nella normativa vigente in sede applicativa, il Governo nelle relazioni che accompagnano il provvedimento, segnala innanzitutto la mancanza di adeguati strumenti per affrontare le nuove emergenze fitosanitarie, che impongono di sottoporre ad ispezione, oltre a vegetali e prodotti vegetali, anche i relativi imballaggi e, se necessario, i mezzi di trasporto. Si è previsto, inoltre, il caso in cui, quando sia richiesto da normative comunitarie che il passaporto delle piante giunga fino al consumatore finale, questo sia apposto dal produttore sulla minima unità commerciale nonché l'uso del passaporto delle piante per quelle specie vegetali, quali castagni e palme, non comprese nell'allegato V, ma oggetto di norma comunitaria specifica.

Viene poi evidenziata l'insufficiente consistenza dei soggetti da iscrivere nel Registro

ufficiale dei produttori. A tal proposito si è deciso di contemplare, fra i soggetti che devono iscriversi al Registro, i produttori di vegetali per i quali è prescritto l'uso del passaporto delle piante da normative comunitarie.

Altre carenze sono state rilevate nell'impianto normativo relativo a sanzioni e tariffe. Al riguardo, ricorda che la riscossione di tariffe e sanzioni rappresenta l'unica fonte di finanziamento destinata espressamente a garantire le entrate dei servizi fitosanitari regionali e ha, pertanto, una portata non trascurabile nei bilanci dei medesimi e per il loro essenziale funzionamento. La relazione illustrativa precisa in dettaglio che il provvedimento non introduce nuove tariffe, ma riformula in termini più chiari e precisi le tariffe già corrisposte ai servizi fitosanitari regionali. Per quanto riguarda le sanzioni, si propongono correttivi volti ad accrescerne la funzione deterrente e a migliorarne l'applicabilità.

Si propone infine la correzione di errori materiali nel testo o la riformulazione di disposizioni poco chiare che hanno dato luogo a diverse interpretazioni.

Il provvedimento si propone altresì di fornire più ampie garanzie di sicurezza sotto il profilo fitosanitario dei vegetali e prodotti vegetali introdotti e movimentati all'interno del territorio nazionale. In particolare, si mira a determinare l'eventuale presenza sul territorio nazionale di qualsiasi organismo nocivo ai vegetali, anche se non espressamente previsto in provvedimenti normativi comunitari o nazionali, di prevenirne la diffusione intervenendo con idonee misure fitosanitarie di contenimento ed eradicazione, al fine di tutelare le produzioni nazionali e l'ambiente ed evitare che gli organismi nocivi possano essere accidentalmente diffusi in altri Paesi attraverso il commercio.

Per quanto riguarda l'aggiornamento alle nuove normative europee e internazionali, la legislazione nazionale viene adeguata alle novità introdotte con il regolamento (CE) n. 450/2008, che istituisce il codice doganale comunitario, con il regolamento (CE) n. 690/2008, relativo al ri-

conoscimento di zone protette esposte a particolari rischi in campo fitosanitario, con il regolamento (CE) n. 436/2011, di modifica dell'Allegato I del regolamento (CE) n. 690/2008, e con le direttive 2008/61/CE e 2004/1037CE. Inoltre, si provvede a dare seguito alle specifiche raccomandazioni formulate dall'Ufficio ispettivo della Commissione europea – Food and Veterinary office in merito alla necessità di implementare l'efficienza del sistema dei controlli italiano, in considerazione delle ripercussioni negative che si potrebbero produrre a livello europeo in ambito fitosanitario. Altre modifiche consentono l'adeguamento agli standard elaborati dall'European and Mediterranean Plant protection organization (EPPO), organizzazione intergovernativa responsabile della cooperazione internazionale nella protezione delle piante nella regione europea e mediterranea, che rappresenta l'organismo fitosanitario regionale per l'Europa ai sensi della Convenzione internazionale sulla protezione delle piante della FAO.

Passando ad illustrare in dettaglio l'articolo 1 dello schema modifica l'articolo 2 del decreto legislativo n. 214, per introdurre definizioni conseguenti all'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 450/2008, che istituisce il codice doganale comunitario. Viene poi introdotta la definizione di « campo di produzione », nuovo concetto mutuato dal vivaismo viticolo.

L'articolo 2 introduce un nuovo articolo sull'effettuazione delle analisi fitosanitarie ufficiali su campioni, per evitare l'apertura di contenziosi legali lunghi e costosi.

L'articolo 3, modificando l'articolo 7, estende il divieto all'introduzione e alla diffusione sul territorio nazionale a qualsiasi organismo nocivo la cui presenza non sia stata riscontrata nel territorio nazionale, anche se non incluso negli allegati della norma comunitaria di riferimento.

L'articolo 4 disciplina l'autorizzazione all'importazione per finalità di difesa fitosanitaria di organismi vivi isolati non presenti in Italia, tenuto conto del rischio

che alcuni di essi potrebbero rivelarsi dannosi per l'agricoltura e per l'ambiente.

L'articolo 5 modifica l'articolo 8, al fine di comprendere esplicitamente enti pubblici e privati ed istituzioni scientifiche fra i soggetti che devono dare immediata comunicazione al Servizio fitosanitario regionale competente per territorio, della comparsa effettiva o sospetta di organismi nocivi (tale necessità sarebbe maturata a seguito del verificarsi di casi specifici in cui essi sono venuti meno al suddetto obbligo). Inoltre, viene indicato esplicitamente il soggetto a cui devono essere tempestivamente comunicati i risultati dei monitoraggi condotti da istituzioni scientifiche sulla presenza di organismi nocivi, vale a dire il Servizio fitosanitario competente per territorio. Sono poi definiti più chiaramente i rapporti e le procedure da seguire, nell'ambito del Servizio fitosanitario nazionale, tra il Servizio fitosanitario centrale e i servizi regionali.

L'articolo 6 modifica l'articolo 11, esplicitando che le analisi fitosanitarie rientrano tra le attività svolte dal Servizio fitosanitario nazionale, come peraltro già oggi accade. Inoltre, sono dettate nuove disposizioni sull'oggetto delle ispezioni, in relazione all'insorgenza di nuove emergenze fitosanitarie, quali ad esempio il nematode del pino, che impongono di sottoporre ad ispezione, oltre a vegetali e prodotti vegetali, anche i relativi imballaggi e, se necessario, i mezzi di trasporto. In merito al rischio fitosanitario connesso al nematode del pino, si fa presente che il Food and Veterinary Office ha formulato per l'Italia la specifica raccomandazione di garantire l'osservanza della specifica norma di riferimento. Le nuove disposizioni sono scaturite altresì dall'esigenza di ampliare la casistica esistente contemplando un'ulteriore possibilità concreta per garantire la sicurezza fitosanitaria, quale ad esempio la verifica di palme in sede di smaltimento.

L'articolo 7 apporta modifiche di carattere formale all'articolo 12, conseguenti alle modifiche apportate all'articolo 11.

L'articolo 8 riformula l'articolo 14 per esplicitare che le misure ritenute necessa-

rie sono a tutti gli effetti le misure ufficiali di cui all'articolo 15 del decreto legislativo n. 214.

L'articolo 9 reca modifiche formali all'articolo 16.

L'articolo 10 sopprime il comma 3 dell'articolo 17, il cui contenuto viene trasferito ad altro articolo.

L'articolo 11 apporta modifiche di carattere formale all'articolo 18.

L'articolo 12 modifica l'articolo 19 per riorganizzare in termini più razionali le categorie dei soggetti che operano in regime di autorizzazione e quelli esonerati, tra i quali sono ricompresi coloro che importano occasionalmente piccole quantità di prodotti ortofrutticoli destinati alla vendita e piante non destinate alla vendita. Si tratta di un'esigenza connessa ad eventi occasionali e circoscritti nel tempo, quali sagre o feste in cui sono presenti prodotti esotici.

L'articolo 13 modifica l'articolo 20, che disciplina il registro ufficiale dei produttori (RUP), istituito con il decreto legislativo n. 536 del 1992. In particolare si precisa che il RUP è costituito dall'assemblamento dei dati inseriti da parte delle singole regioni nella piattaforma informatica del Sistema informativo agricolo nazionale (SIAN) già operativa. Inoltre, si esplicita che l'iscrizione al RUP è prevista per i grossisti di patate e agrumi, i quali determinano percorsi commerciali particolari. Infine vengono inseriti fra i soggetti che devono iscriversi al RUP i produttori di vegetali per i quali è prescritto l'uso del passaporto delle piante da normative comunitarie. La necessità di estendere la casistica a questi ultimi è dettata dal fatto che ci sono vegetali, quali le piante di castagno e di palma, che pur non essendo compresi nell'Allegato V del decreto legislativo n. 214 del 2005 sono oggetto di provvedimenti comunitari specifici, quali ad esempio quelli dettati per il cinipide del castagno e il punteruolo rosso delle palme.

L'articolo 14 modifica le norme dell'articolo 21 relative all'obbligo di ottemperare alle prescrizioni del servizio fitosanitario e di comunicare le specie prodotte e com-

mercializzate, tenuto conto del fatto che molti produttori cambiano specie prodotte di anno in anno.

L'articolo 15 riformula la norma dell'articolo 24 relativa alla sospensione dell'autorizzazione, precisando che essa si riferisce anche a coloro che sono autorizzati ai sensi dell'articolo 19, benché non iscritti al RUP, che possono determinare rischi di diffusione di organismi nocivi.

L'articolo 16 modifica l'articolo 25, sul passaporto e i certificati delle piante, al fine di tener conto dei requisiti stabiliti attraverso provvedimenti comunitari specifici, quali ad esempio quelli relativi al cinipide del castagno e al punteruolo rosso delle palme.

L'articolo 17 corregge un riferimento errato nel testo dell'articolo 26.

Gli articoli 18 e 19 aggiornano gli articoli 27 e 28, sul passaporto delle piante, alle modifiche intercorse negli anni all'allegato XIII.

L'articolo 20 riformula l'articolo 29 per tener conto delle specie vegetali, quali castagni e palme, non comprese nell'allegato V, ma che richiedono, per norma comunitaria specifica, di essere accompagnate dal passaporto anche sulla singola pianta e sino al consumatore finale.

L'articolo 21 modifica l'articolo 30, sul rilascio di un passaporto di sostituzione, specificando che la richiesta attiene al singolo caso e va ogni volta ripresentata.

L'articolo 22, modifica l'articolo 31, sulla circolazione delle piante, in attuazione del regolamento (CE) n. 690/2008 relativo al riconoscimento di zone protette esposte a particolari rischi in campo fitosanitario e in ottemperanza ad una raccomandazione del Food and Veterinary Office.

L'articolo 23, riformulando l'articolo 34, disciplina la figura dell'ispettore fitosanitario in termini più esaurienti, senza modificare le funzioni ad esso attribuite.

L'articolo 24, introducendo l'articolo 34-bis, introduce la figura del « personale tecnico di supporto » che è sempre stata presente ed operante presso i Servizi fitosanitari regionali, ma non era prevista dal testo originario.

L'articolo 25 modifica l'articolo 36, in quanto, pur non essendo esplicitato nel testo originario l'obbligo di sottoporre a vigilanza all'atto dell'importazione i vegetali introdotti per scopi scientifici, tali controlli venivano regolarmente eseguiti dal momento che i vegetali introdotti per scopi scientifici rappresentano un effettivo rischio fitosanitario. Inoltre viene inserito il riferimento aggiornato al codice doganale. Inoltre, nella casistica degli organismi nocivi da non introdurre sono contemplati anche quelli che non fanno parte degli Allegati I o II. Le modifiche apportate al comma 6 dell'articolo 36 introducono il concetto di piani nazionali predisposti dal Servizio fitosanitario centrale, contemplati anche all'articolo 49, che costituiscono uno strumento tecnico essenziale per uniformare le procedure operative sul territorio nazionale.

L'articolo 26 reca modifiche conseguenti a quelle apportate all'articolo 36 anche all'articolo 39.

L'articolo 27 contiene la correzione di un riferimento normativo nell'articolo 40.

L'articolo 28 precisa la formulazione dell'articolo 41, comma 1.

L'articolo 29 integra l'articolo 42 definendo esplicitamente le modalità attraverso cui provvedere alla modifica (apertura e chiusura) dei punti frontalieri, per risolvere le questioni interpretative sorte in merito al testo originario. Viene inoltre disciplinata l'attività informativa sulle disposizioni in materia fitosanitaria da svolgere nei punti di entrata, in ottemperanza ad una specifica raccomandazione del Food and Veterinary Office, che ha chiesto di rendere disponibile per i passeggeri ed il personale doganale materiale pubblicitario da affiggere in apposita bacheca sulle concessioni per uso personale.

L'articolo 30 contiene una specifica disposizione per il porto franco di Trieste, connessa all'abrogazione dell'articolo 58, comma 3.

L'articolo 31 modifica l'articolo 45 in conseguenza dell'introduzione dell'articolo 7-bis. Inoltre si aggiunge il riferimento all'Allegato IV che stabilisce i requisiti particolari da soddisfare per l'introdu-

zione ed il movimento di determinati vegetali, prodotti vegetali ed altre voci e che devono essere riportati sul certificato fitosanitario.

L'articolo 32 corregge un riferimento normativo nel testo dell'articolo 46.

L'articolo 33 modifica l'articolo 47 per venire incontro a una necessità che si è manifestata nell'attività quotidiana dei Servizi fitosanitari regionali e per attuare la direttiva 2008/61/CE.

L'articolo 34 introduce l'articolo 48-bis, in attuazione dell'intesa sul potenziamento del Servizio fitosanitario nazionale sancita il 29 aprile 2010 dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano. Con tale intesa si è provveduto a superare la procedura d'infrazione 2008/2030 di cui è stata oggetto l'Italia a seguito di inadempienze agli obblighi imposti dalla legislazione comunitaria in materia fitosanitaria, attraverso la determinazione del numero di ispettori fitosanitari necessari per il pieno svolgimento delle attività di competenza di ciascuna regione e provincia autonoma. Nella relazione illustrativa, si osserva che tuttavia a questa iniziativa non è seguita di fatto la dovuta riorganizzazione delle strutture preposte alla sua applicazione, a causa delle limitazioni imposte dalla manovra finanziaria 2010. Il Ministero delle politiche agricole, al fine di superare la procedura d'infrazione e dare seguito soddisfacente alle raccomandazioni del Food and Veterinary Office si è adoperato affinché le problematiche inerenti la corretta organizzazione e il buon funzionamento del sistema italiano in materia di controlli fitosanitari fossero affrontati in maniera adeguata sottoponendo lo stato di attuazione dell'intesa all'attenzione della Conferenza Stato-regioni. La Conferenza, in data 27 luglio 2011, ha quindi approvato una seconda intesa, che prevede assegnazioni straordinarie di fondi per l'attività delle regioni in ambito fitosanitario. Le procedure di assegnazione delle risorse ripartite con la citata intesa sono attualmente in corso.

L'articolo 35 modifica l'articolo 49 per inserirvi riferimenti relativi all'impiego

degli standard elaborati dall'European and Mediterranean Plant Protection Organization (EPPO) e all'uso sostenibile dei pesticidi non previsti nel testo originario. Si prevede inoltre, fra le competenze proprie del Servizio fitosanitario centrale, l'obbligo di riferire periodicamente alla Commissione europea relativamente allo status degli organismi nocivi da quarantena o di recente introduzione, espressamente previsto dalla direttiva 2000/29/CE.

L'articolo 36 adegua l'articolo 50 alle nuove esigenze connesse allo sviluppo del concetto di agricoltura sostenibile.

L'articolo 37 introduce nell'articolo 51 il richiamo alla direttiva 98/22/CE, che fissa le condizioni minime per l'esecuzione di controlli fitosanitari nella Comunità, presso posti d'ispezione diversi da quelli del luogo di destinazione, per vegetali, prodotti vegetali ed altre voci in provenienza da Paesi terzi.

L'articolo 38 precisa le disposizioni relative al Comitato fitosanitario nazionale. Si confermano le disposizioni che prevedono che ai componenti del Comitato non spetta alcun gettone di presenza o altro emolumento a qualsiasi titolo derivante dalla loro partecipazione al Comitato ed ai relativi lavori.

L'articolo 39 riformula l'articolo 54, adeguando la disciplina delle sanzioni amministrative alle esigenze emerse nella pratica applicativa del decreto legislativo n. 214.

In particolare, si detta la disciplina sanzionatoria per il mancato adempimento agli obblighi derivanti dai decreti ministeriali di attuazione di norme comunitarie che modificano modalità esecutive e di ordine tecnico, finora non coperto dalle sanzioni contemplate nel decreto legislativo n. 214.

Si provvede poi alla correzione di alcune fattispecie, sulla base delle esigenze manifestate da parte dei servizi fitosanitari regionali. In particolare, viene ampliata la casistica dei soggetti passibili di sanzione contemplando tutti i casi che erano sfuggiti al regime sanzionatorio, vale a dire: chiunque non consenta agli incaricati del Servizio fitosanitario l'effettuazione dei

controlli; l'importatore o il suo rappresentante in dogana che omette di notificare, preventivamente e con congruo anticipo, al servizio fitosanitario regionale competente per punto di entrata, l'arrivo di spedizioni di vegetali, prodotti vegetali o altre voci; chiunque elimini o manometta contrassegni o sigilli apposti dagli ispettori fitosanitari; i fornitori accreditati per la commercializzazione dei materiali di moltiplicazione delle specie vegetali, previste dalla normativa comunitaria, che non adempiano agli obblighi relativi alle analisi di laboratorio o che siano inadempienti riguardo la messa a disposizione dei risultati delle medesime analisi.

Inoltre, si specifica che è oggetto di sanzione anche lo svolgimento di attività di produzione e commercio dei vegetali, oltre che in mancanza delle prescritte autorizzazioni, anche in caso di sospensione delle medesime.

Viene altresì precisato il soggetto passibile di sanzione, vale a dire chiunque acquista, ai fini professionali, vegetali, prodotti vegetali od altre voci, ed omette di conservare per almeno un anno, i passaporti delle piante e di iscriverne gli estremi nei propri registri. Infatti, nella formulazione originaria in cui non era specificato « a fini professionali », il testo dava adito anche ad un'interpretazione chiaramente errata per cui l'acquirente finale, vale a dire il semplice consumatore, risultava passibile di sanzione.

Viene poi chiarito che è oggetto di sanzione, oltre al mancato consenso all'accesso nell'azienda, anche l'ostacolare l'attività dei soggetti incaricati dei controlli.

Tra i soggetti passibili di sanzione, oltre che chiunque emetta il passaporto delle piante senza l'autorizzazione, è indicato anche chiunque apponga il marchio IPPC/FAO in assenza di specifica autorizzazione. La Convenzione internazionale per la protezione dei vegetali (IPPC) della FAO, cui l'Italia ha aderito, ha adottato lo standard internazionale recante le « Linee guida per la regolamentazione dei materiali da imballaggio in legno nel commercio internazionale ». Tale standard inter-

nazionale (ISPM 15) è preso come riferimento dal WTO e ogni stato è tenuto ad implementarlo.

Si precisa anche che è passibile di sanzione, oltre che chiunque, avendone l'obbligo giuridico, non emetta il passaporto delle piante in ogni sua parte, anche chiunque non compili il medesimo.

Viene chiarito inoltre a quale obbligo deve ottemperare chi non osserva il divieto di messa a dimora di piante. Tale obbligo consiste nel provvedere alla loro estirpazione e distruzione entro quindici giorni dalla notifica dell'atto di intimazione ad adempiere.

Infine, si precisa che gli enti competenti ad irrogare le sanzioni sono i servizi fitosanitari regionali. In attuazione dell'intesa sul potenziamento del Servizio fitosanitario nazionale sancita il 29 aprile 2010 dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, è stabilito che i proventi delle sanzioni devono essere destinati esclusivamente al potenziamento delle attività dei servizi fitosanitari.

L'articolo 40 disciplina gli oneri relativi ai controlli fitosanitari e alle analisi di laboratorio, compresi il rilascio delle autorizzazioni, le verifiche e i controlli documentali e di identità, ponendoli a carico degli interessati, dell'importatore o del suo rappresentante in dogana, sotto forma di tariffa fitosanitaria. Al riguardo, la relazione illustrativa precisa in dettaglio che l'articolo 40 non introduce nuove tariffe, ma riformula in termini più chiari e precisi le tariffe già corrisposte ai servizi fitosanitari regionali. Si ricorda altresì che l'articolo 13-*quinquies* della direttiva 2000/29/CE stabilisce la riscossione di una «tassa fitosanitaria» destinata a coprire le spese sostenute per i controlli documen-

tali, d'identità e fitosanitari, il cui livello rispecchi i seguenti criteri: la retribuzione degli ispettori; l'ufficio, le infrastrutture, gli strumenti e le attrezzature messe a disposizione degli ispettori; il prelievo di campioni per l'ispezione visiva o l'esecuzione di prove di laboratorio; le prove di laboratorio; l'attività amministrativa necessaria, incluse le spese generali di funzionamento e le spese di formazione degli ispettori. La riscossione di una «tassa fitosanitaria» è prevista pertanto ogniqualvolta un Paese membro deve affrontare l'onere di eseguire i controlli sopra menzionati.

Gli articoli 41 e 42 contengono modifiche di coordinamento, mentre l'articolo 43 contiene la clausola di invarianza finanziaria e l'articolo 44 dispone in merito all'entrata in vigore.

Fa infine presente i tempi disponibili per l'esame del provvedimento consentirebbero – ove la Commissione lo ritenga utile – di procedere anche ad ulteriori eventuali approfondimenti attraverso l'audizione dei responsabili del Servizio fitosanitario nazionale.

Corrado CALLEGARI (LNP) ritiene che si potrebbe procedere anche all'audizione dei rappresentanti della Conferenza delle regioni e delle province autonome.

Paolo RUSSO, *presidente*, osserva che il parere della Conferenza Stato-regioni non risulta ancora espresso e che è pertanto presumibile che la Conferenza delle regioni e delle province autonome non abbia ancora formalmente definito la sua posizione.

Rinvia infine il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.40.

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

COMITATO DEI NOVE:

Legge comunitaria 2011. C. 4623-A Governo 115

COMITATO DEI NOVE

Martedì 24 gennaio 2012.

Legge comunitaria 2011.

C. 4623-A Governo.

Il Comitato si è riunito dalle 16.20 alle
17.25.

COMMISSIONE PARLAMENTARE

per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI: Audizione informale di rappresentanti dei sindacati SLC-Cgil, Fistel-Cisl, Uilcom-Uil, UGL Telecomunicazioni, Snater e Libersind. Conf. Sal.	116
--	-----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

*Martedì 24 gennaio 2012. — Presidenza
del presidente ZAVOLI.*

**Audizione informale di rappresentanti dei sindacati
SLC-Cgil, Fistel-Cisl, Uilcom-Uil, UGL Telecomuni-
cazioni, Snater e Libersind. Conf. Sal.**

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

INDICE GENERALE

COMMISSIONI RIUNITE (III e XIV Camera e 3^a e 14^a Senato)

AUDIZIONI:

Audizione dei rappresentanti del Parlamento europeo nel Gruppo di lavoro sul progetto di trattato sulla stabilità, il coordinamento e la <i>governance</i> nell'Unione economica e monetaria (<i>Svolgimento, ai sensi dell'articolo 144-quater, comma 1, del Regolamento del Senato e dell'articolo 127-ter, comma 1, del Regolamento della Camera, e conclusione</i>)	3
---	---

COMMISSIONI RIUNITE (I e V)

COMITATO DEI NOVE:

DL 216/2011: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative. Emendamenti C. 4865-A Governo	4
---	---

COMMISSIONI RIUNITE (I e XI)

AUDIZIONI:

Audizione del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, Elsa Fornero, sulle linee programmatiche del suo dicastero in materia di pari opportunità (<i>Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, e rinvio</i>)	5
---	---

COMMISSIONI RIUNITE (III e IV)

SEDE REFERENTE:

DL 215/2011: Proroga delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia, iniziative di cooperazione allo sviluppo e sostegno ai processi di ricostruzione e partecipazione alle iniziative delle organizzazioni internazionali per il consolidamento dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché disposizioni urgenti per l'amministrazione della difesa. C. 4864 Governo (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	6
ALLEGATO 1 (<i>Ulteriori emendamenti dei relatori</i>)	12
ALLEGATO 2 (<i>Emendamenti inammissibili</i>)	13
ALLEGATO 3 (<i>Emendamenti approvati</i>)	15
ERRATA CORRIGE	11

COMMISSIONI RIUNITE (V e XIV)

AUDIZIONI:

Audizione del Ministro per la coesione territoriale, Fabrizio Barca, sul quadro finanziario dell'Unione europea 2014-2020 (<i>Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, e conclusione</i>)	17
---	----

I Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni

COMITATO PERMANENTE PER I PARERI:

Incentivi per favorire, nelle regioni dell'arco alpino, il reclutamento di militari volontari nei reparti delle truppe alpine. Emendamenti C. 607-1897-A/R (Parere all'Assemblea) (<i>Esame e conclusione - Parere</i>)	18
---	----

Legge comunitaria 2011. Emendamenti C. 4623-A Governo (Parere all'Assemblea) (<i>Esame e conclusione – Parere</i>)	18
Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica dell'Accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, l'Unione Europea e i suoi Stati membri, firmato il 25 e 30 aprile 2007, con Allegati, fatto a Lussemburgo il 24 giugno 2010. C. 4878 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	19
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	20
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	19
II Giustizia	
SEDE CONSULTIVA:	
Norme per favorire l'inserimento lavorativo dei detenuti. Testo unificato C. 124 Angeli ed abbinate (Parere alla XI Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione</i>)	21
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	25
Disposizioni in materia di inalienabilità delle opere d'arte prestate da uno Stato, da un ente o da un'istituzione culturale stranieri, durante la permanenza in Italia per l'esposizione al pubblico. Nuovo testo C. 4432, approvato dal Senato, ed abb. (Parere alla VII Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere contrario</i>)	24
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	26
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	24
IV Difesa	
COMITATO DEI NOVE:	
Incentivi per favorire, nelle regioni dell'arco alpino, il reclutamento di militari volontari nei reparti delle truppe alpine. C. 607-1897-A/R	27
V Bilancio, tesoro e programmazione	
DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO:	
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/10/CE relativa al lavoro tramite agenzia interinale. Atto n. 428 (Rilievi alla XI Commissione) (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 2, del Regolamento, e conclusione – Valutazione favorevole</i>)	28
SEDE CONSULTIVA:	
Incentivi per favorire il reclutamento di militari volontari nei reparti delle truppe alpine. C. 607 e abb.-A/R (Parere all'Assemblea) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole con condizione, volta a garantire il rispetto dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione – Parere su emendamenti</i>)	29
VI Finanze	
INDAGINE CONOSCITIVA:	
Indagine conoscitiva nell'ambito dell'esame congiunto della Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e le imprese di investimento (COM(2011)452 definitivo) e della Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'accesso all'attività degli enti creditizi e sulla vigilanza prudenziale degli enti creditizi e delle imprese di investimento e che modifica la direttiva 2002/87/CE (COM(2011)453 definitivo).	
Audizione dei rappresentanti di R.ETE. Imprese Italia (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	31

RISOLUZIONI:

7-00754 Pagano e Causi: Iniziative a livello europeo in merito alle problematiche concernenti il rafforzamento del capitale delle banche (<i>Discussione e conclusione – Approvazione</i>)	32
--	----

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva nell'ambito dell'esame congiunto della Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e le imprese di investimento (COM(2011)452 definitivo) e della Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'accesso all'attività degli enti creditizi e sulla vigilanza prudenziale degli enti creditizi e delle imprese di investimento e che modifica la direttiva 2002/87/CE (COM(2011)453 definitivo).	
Audizione del Presidente dell'ABI (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	34

<i>ERRATA CORRIGE</i>	35
-----------------------------	----

VIII Ambiente, territorio e lavori pubblici

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizioni di rappresentanti della Regione Basilicata, dell'ISPRA e della società Fenice del Gruppo EDF, nell'ambito della discussione delle risoluzioni n. 7-00706 Zamparutti e n. 7-00722 Margiotta sul funzionamento dell'impianto del termovalorizzatore « Fenice » di Melfi	36
---	----

COMITATO RISTRETTO:

Disposizioni per la ricostruzione, il recupero e lo sviluppo economico-sociale dei territori abruzzesi colpiti dal sisma del 6 aprile 2009. C. 3811 Libè, C. 3993 Zamparutti, C. 4107 Lolli e C. 4675 Cicchitto	36
---	----

AVVERTENZA	36
------------------	----

IX Trasporti, poste e telecomunicazioni

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	37
---	----

SEDE LEGISLATIVA:

Modifiche all'articolo 173 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di uso di apparecchi radiotelefonici durante la guida. C. 3901, approvata dalla 8 ^a Commissione permanente del Senato (<i>Discussione e rinvio</i>)	37
--	----

SEDE LEGISLATIVA:

Norme in materia di circolazione stradale nelle aree aeroportuali. C. 4663 Biasotti (<i>Discussione e rinvio</i>)	38
---	----

<i>ALLEGATO 1 (Testo adottato come testo base)</i>	47
--	----

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica dell'Accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, l'Unione europea e i suoi Stati membri, firmato il 25 e 30 aprile 2007, con Allegati, fatto a Lussemburgo il 24 giugno 2010. C. 4878 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	38
---	----

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). COM(2011)650 definitivo (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e rinvio</i>)	40
---	----

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci (<i>Seguito dell'esame del documento conclusivo e approvazione</i>)	46
--	----

<i>ALLEGATO 2 (Documento conclusivo approvato)</i>	48
--	----

X Attività produttive, commercio e turismo

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sulle caratteristiche attuali dello sviluppo del sistema industriale e il ruolo delle imprese partecipate dallo Stato, con particolare riferimento al settore energetico.

Audizione di rappresentanti di Fincantieri e Sogin (*Svolgimento e conclusione*) 86

XI Lavoro pubblico e privato

ATTI DEL GOVERNO:

Sui lavori della Commissione 87

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/104/CE relativa al lavoro tramite agenzia interinale. Atto n. 428 (*Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni*) 87

ALLEGATO 1 (*Parere approvato dalla Commissione*) 91

SEDE REFERENTE:

Disposizioni per il superamento del blocco delle assunzioni nelle pubbliche amministrazioni e per la chiamata dei vincitori e degli idonei nei concorsi. Nuovo testo unificato C. 4116 Damiano, C. 4366 Cazzola, C. 4455 Di Pietro (*Seguito dell'esame e rinvio – Adozione di un nuovo testo base*) 89

ALLEGATO 2 (*Nuovo testo unificato elaborato dal comitato ristretto e adottato come testo base*) . 93

XII Affari sociali

INTERROGAZIONI:

5-05881 Farina Coscioni: Trattamento chemioterapico effettuato presso il policlinico di Palermo alla signora Lembo 96

ALLEGATO 1 (*Testo della risposta*) 102

Sull'ordine dei lavori 96

SEDE REFERENTE:

Principi fondamentali in materia di governo delle attività cliniche per una maggiore efficienza e funzionalità del Servizio sanitario nazionale. Ulteriore nuovo testo unificato C. 278-799-977-ter-1552-1942-2146-2355-2529-2693-2909/A (*Seguito dell'esame e rinvio*) ... 97

ALLEGATO 2 (*Emendamenti riformulati*) 105

XIII Agricoltura

AUDIZIONI INFORMALI:

Nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti disposizioni in materia di raccolta, coltivazione e commercio dei tartufi (C. 1823 e C. 2132).

Audizione informale dei rappresentanti delle province di Alessandria, Asti e Cuneo, dell'Associazione tartufai eugubino-gualdese e dell'Associazione tartufai delle colline sanminiatesi 106

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante modifiche al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 214, di attuazione della direttiva 2002/89/CE, concernente le misure di protezione contro l'introduzione nella Comunità di organismi nocivi ai vegetali o ai prodotti vegetali e contro la loro diffusione nella Comunità. Atto n. 431 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento e rinvio*) 106

XIV Politiche dell'Unione europea

COMITATO DEI NOVE:

Legge comunitaria 2011. C. 4623-A Governo 115

COMMISSIONE PARLAMENTARE PER L'INDIRIZZO GENERALE E LA VIGILANZA DEI SERVIZI RADIOTELEVISIVI

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI:

Audizione informale di rappresentanti dei sindacati SLC-Cgil, Fistel-Cisl, Uilcom-Uil, UGL
Telecomunicazioni, Snater e Libersind. Conf. Sal. 116

PAGINA BIANCA

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.

€ 7,00

Stampato su carta riciclata ecologica



16SMC0005960