

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4337

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

GAROFALO, BERGAMINI, BIASOTTI, BONCIANI, CATANOSO GENOESE, DE CAMILLIS, DI CATERINA, VINCENZO ANTONIO FONTANA, ANTONINO FOTI, TOMMASO FOTI, FRANZOSO, GERMANÀ, GHIGLIA, GIBIINO, LANDOLFI, MARINELLO, MINARDO, MISURACA, MURGIA, NASTRI, NIZZI, PAGANO, PALMIERI, PILI, SIMEONI, SISTO, TERRANOVA, TESTONI, TORRISI, VALDUCCI, ZACCHERA, ARMOSINO, BARBA, CERONI, IAPICCA, MAZZUCA, PIZZOLANTE, LUCIANO ROSSI, STAGNO D'ALCONTRES, STRADELLA, TORTOLI

Istituzione dell'Autorità per la regolazione della gestione di reti, infrastrutture e servizi di pubblico trasporto ferroviari e stradali e il collegamento con le infrastrutture nodali

Presentata il 4 maggio 2011

ONOREVOLI COLLEGHI! — I processi di liberalizzazione del mercato del trasporto di persone e di cose per via aria, acqua e terra, da tempo avviati, in attuazione delle politiche dell'Unione europea e in esecuzione di direttive e di regolamenti della medesima Unione europea, intendono realizzare l'apertura alla concorrenza di settori strategici di attività economiche già riservate e gestite in regime di monopolio pubblico.

Tuttavia, il passaggio di un mercato dal monopolio alla libera concorrenza non si

opera solo in forza di una prescrizione normativa. È avvertita l'esigenza di un incisivo intervento di regolazione per assistere e per guidare, secondo le peculiari esigenze delle diverse modalità nelle quali si articola il trasporto, il passaggio al libero mercato, contemperando le finalità economiche del profitto con i bisogni sociali di qualità e di universalità dei servizi essenziali alla mobilità dei cittadini.

Non si tratta soltanto dell'esigenza, cui il nostro ordinamento ha da tempo fornito adeguata risposta, di istituire autorità am-

ministrative indipendenti, garanti della concorrenza e del mercato, bensì della necessità di definire, in un comparto strategico per lo sviluppo economico del Paese, moduli organizzativi e procedurali di regolazione funzionali alla gestione di settori specifici (quali i porti, gli aeroporti, le infrastrutture lineari e i servizi resi per il loro tramite, considerati sia singolarmente che nel quadro della rete nazionale) per assicurare l'effettività del diritto di accesso delle imprese al mercato e degli utenti al servizio, nel rispetto delle esigenze di sicurezza e di protezione sociale e ambientale.

Questo processo ha raggiunto un adeguato livello di maturazione nei comparti del trasporto marittimo e aereo, il cui peculiare regime delle infrastrutture e dei mezzi ha favorito una diffusa consapevolezza della necessità di gestire, attraverso adeguate strutture organizzative, problematiche di estremo tecnicismo e di grande delicatezza sotto il profilo della sicurezza e della pubblica incolumità.

La gestione dei porti e degli aeroporti ha da tempo trovato, rispettivamente, nell'autorità marittima e nell'autorità portuale, da un lato, e nell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), dall'altro, gli organismi pubblici tecnicamente qualificati e dotati della necessaria professionalità per la regolazione dell'accesso e dell'uso dei beni, nonché della produzione dei servizi ai mezzi di trasporto e agli utenti.

Di contro, la gestione di strutture lineari quali viabilità (reti e infrastrutture complementari, autoporti, centri mercantili eccetera) e ferrovie (strade ferrate e strutture complementari stazioni, scali merci eccetera) affidata, rispettivamente, alla società Ente nazionale per la strada (ANAS) Spa e alla Rete ferroviaria italiana spa, non è ancora soggetta alla regolazione di un organismo pubblico che possa dirsi imparziale rispetto agli interessi del mercato sottoposto al suo controllo e che, in posizione di terzietà, assuma il compito di contemperare — secondo l'indirizzo politico espresso a livello di Unione europea, statale e locale — le esigenze di economicità e di efficienza della gestione con le

ragioni sociali e di tutela dell'ambiente, imposte dai vincoli di sostenibilità dello sviluppo.

Il trasporto ferroviario è, com'è noto, di nuova apertura alla concorrenza, sia nel comparto delle merci (gennaio 2007), sia in quello dei passeggeri (gennaio 2010) e la struttura del mercato risente ancora dell'integrazione societaria tra il gestore della rete e l'impresa *leader* nella produzione del servizio. Una condizione peraltro comune a tutti i Paesi europei a noi più vicini, come la Spagna, la Francia e la Germania (indagine dell'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti — ISFORT, « *La liberalizzazione del trasporto ferroviario a livello comunitario e nei principali Paesi europei* », aprile 2007). L'individuazione nell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari — Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (URSF) dell'organismo di regolazione del settore di cui all'articolo 37 del decreto legislativo n. 188 del 2003, appare non del tutto idonea ad assicurare una regia efficace, in grado di orientare le dinamiche del mercato verso i risultati desiderati in termini di efficienza, di livelli minimi di accessibilità dei servizi su tutto il territorio nazionale e di sostenibilità ambientale. Si aggiunge il problema di garantire un'effettiva indipendenza nelle attività di regolazione inerenti al rilascio delle licenze e dei provvedimenti consequenziali, al controllo sulla definizione dei diritti di accesso alla rete, alla fornitura dei servizi di trazione e complementari ma, soprattutto, alla definizione di criteri trasparenti e verificabili per l'assunzione delle determinazioni e delle valutazioni, su base tecnica, di cui all'articolo 59 della legge n. 99 del 2009, norma alla quale rimane affidato l'effettivo avvio della liberalizzazione del trasporto ferroviario di persone.

Il settore della gestione delle infrastrutture lineari potrebbe apparire esente da tali necessità, in quanto l'accesso degli utenti alla rete stradale e autostradale è formalmente libero, mentre i servizi di trasporto di persone e di cose su gomma, nelle direttrici nazionali, sono da tempo liberalizzati.

Invero, le interconnessioni tra i due comparti, in termini di sostituibilità dei servizi, suggeriscono di affidare alla medesima Autorità i compiti di regolazione e di controllo, per garantire effettività alle politiche di coordinamento e di riduzione delle esternalità negative dell'autotrasporto.

Non è dunque solo l'esigenza di garantire concorrenza o sicurezza che sollecita l'istituzione di un'Autorità per le infrastrutture lineari, la quale, se così concepita, potrebbe apparire come inutile duplicazione di competenze, o comunque interferire con poteri e con funzioni di autorità indipendenti e di agenzie già istituite e operanti; si tratta piuttosto della necessità di regolare la transizione in corso dal regime di monopolio al libero mercato, nel rispetto di parametri oggettivi di efficacia e di efficienza, in ragione di valori di economicità e, soprattutto, di rigorosa sussidiarietà dell'intervento diretto nel mercato attraverso obblighi di servizio pubblico. Il principio, com'è noto, è chiaramente definito nel recente regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 168 del 2010, e giustifica un'autorità con funzioni di supervisione, coordinamento e controllo anche in materia di servizi di trasporto regionale e locale, per i profili di rilevanza nazionale. Ferme restando, infatti, le attribuzioni degli enti locali, permane l'esigenza di definire i livelli essenziali delle prestazioni di servizi su tutto il territorio nazionale e di vigilare sul ricorso ai nuovi modelli di gestione, come *l'in house providing* e le gestioni dirette.

Un organismo pubblico per la regolazione economica, sociale e ambientale della gestione delle reti lineari e delle infrastrutture accessorie e complementari risponde dunque alle istanze dei gestori e dei consumatori e costituisce la risposta necessaria per l'attuazione delle strategie di sviluppo sostenibile, delineate a livello di Unione europea, nell'individuazione e nella definizione degli indicatori relativi alla materia « infrastrutture e trasporti ».

Un organismo pubblico, autonomo e imparziale, tecnicamente e professional-

mente qualificato, per l'esercizio non di una generica funzione di indirizzo del mercato, in sostituzione o in contrapposizione a quella del Governo cui competono in via esclusiva, ai diversi livelli territoriali, le scelte politiche, ma per l'espletamento di compiti di regolazione attuativa — sul piano tecnico e operativo — dell'indirizzo politico governativo.

A ciò si aggiunga che l'integrazione sistemica della navigazione marittima e aerea con la modalità terrestre (stradale e ferroviaria), prescritta nei documenti di piano, richiede un preliminare intervento diretto al riequilibrio delle quote di trasporto tra la strada e la rotaia che va non soltanto auspicato, ma efficacemente perseguito attraverso una specifica e penetrante azione di regolazione della gestione di reti che servono modalità di trasporto alternative e in concorrenza.

Concorrenza falsata, ad oggi, da storici ritardi negli investimenti ferroviari rispetto a quelli autostradali; da politiche tariffarie dei pedaggi che favoriscono l'autotrasporto; dalla carenza di controllo sulle normative in materia di sicurezza e di circolazione stradale. I programmi di investimenti nella rete ferroviaria, volti a offrire ai vettori un'infrastruttura che possa competere con la grande viabilità nazionale ed europea, non procedono nei tempi brevi per resistenze delle comunità locali e costi aggiuntivi, ma si sviluppano a macchia di leopardo e sovente sono scoordinati rispetto alle complementari infrastrutture viarie e di servizio. Tra l'altro, tutte le modalità di trasporto (marittimo, aereo, ferroviario e autostradale) inevitabilmente si innestano sulla viabilità urbana, mentre i segmenti delle reti ferroviarie e autostradali che attraversano territori comunali, metropolitani, provinciali e regionali richiedono il necessario coordinamento della regolazione tra le istanze collettive rappresentate dai diversi livelli di governo del territorio.

Le reti stradali e ferroviarie, con le relative pertinenze e strutture complementari, interessano tipologie di traffico diverse (passeggeri e merci) evidenziando altrettante aree di mercato e, all'interno

della singola area, ambiti locali, regionali, nazionali, dell'Unione europea internazionali, che investono la competenza di altrettanti attori ai diversi livelli territoriali per la viabilità stradale, mentre la logica della rete ferrata, che copre tutto il territorio dello Stato, ha tradizionalmente accentrato le competenze negli apparati ministeriali. L'insieme delle ferrovie che attraversano, e che devono continuare ad attraversare, tutto il territorio dello Stato, isole comprese, definisce disegni di reti nazionali che coprono distanze medio lunghe, non meglio definite, e reti transeuropee destinate a servizi di elevata qualità, come l'alta velocità/capacità, individuate nei documenti di pianificazione, ma non ancora completate. Se la costruzione di un sistema integrato dei trasporti e della logistica in uno spazio unico europeo è un obiettivo chiaro e condiviso, esso nondimeno rappresenta ancora un risultato di là da raggiungere, che si proietta nel medio-lungo periodo nell'attuale congiuntura economica.

In questa fase, pertanto, non pare opportuno anticipare l'istituzione di un soggetto regolatore indipendente per il sistema integrato dei trasporti e della logistica, ancora da costruire. Fermo restando l'obiettivo della regolazione dell'unico mercato del trasporto, giova prendere atto che le modalità marittima e aerea hanno già trovato, a livello di Unione europea e interno, un adeguato assetto organizzativo di regolazione.

La modalità di trasporto terrestre (autotrasporto e ferrovia) appare invece ancora carente sotto tale profilo e necessita subito di considerazione unitaria del corrispondente mercato, da parte di un soggetto regolatore indipendente, tecnicamente e professionalmente qualificato, che funga anche da agenzia di coordinamento funzionale.

Tutto ciò in una visione pragmatica che adatti l'organizzazione amministrativa al conseguimento dei risultati di oggi, in vista degli obiettivi di più largo respiro di domani.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Istituzione dell'Autorità per la regolazione della gestione di reti, infrastrutture e servizi di pubblico trasporto ferroviari e stradali e il collegamento con le infrastrutture nodali).

1. È istituita con sede in Roma l'Autorità per la regolazione della gestione di reti, infrastrutture e servizi di pubblico trasporto ferroviari e stradali e il collegamento con le infrastrutture nodali, di seguito denominata « Autorità ».

2. L'Autorità è un ente pubblico non economico dotato di autonomia statutaria, organizzativa, finanziaria e patrimoniale che sovrintende all'attività di gestione di organismi pubblici e privati ai quali è affidata direttamente *in house*, in concessione o con qualunque altra forma organizzativa, la gestione delle reti stradali e ferroviarie e delle infrastrutture complementari, accessorie o comunque destinate al servizio della rete o degli utenti, al fine di coordinarla e di indirizzarla agli obiettivi fissati nelle strategie dell'Unione europea sui trasporti e sull'ambiente, nonché di integrare le esigenze ambientali nella politica dei trasporti, secondo indicatori di sviluppo sostenibile economico, sociale e ambientale.

ART. 2

(Funzioni dell'Autorità).

1. L'Autorità, in raccordo con gli altri organismi nazionali, dell'Unione europea e internazionali di regolazione dei porti e degli aeroporti e delle infrastrutture marittime e aeronautiche:

a) definisce i costi *standard* di costruzione e di manutenzione, a livello di Unione europea e interno, delle infra-

strutture stradali e ferroviarie e delle opere complementari e accessorie. Gli *standard* di costruzione, manutenzione e esercizio costituiscono minimi inderogabili che caratterizzano e qualificano come anomale, in tutti i procedimenti contrattuali ad evidenza pubblica, le offerte di ribasso oltre il limite minimo fissato annualmente dall'Autorità;

b) definisce i costi di uso delle strade, ferrovie e infrastrutture accessorie e complementari, ivi inclusi i costi esterni;

c) definisce i costi ambientali addizionali;

d) definisce i sovra costi originati dalle caratteristiche geomorfologiche di determinati corridoi transeuropei, in zona montuosa o per l'attraversamento degli stretti, per permettere il finanziamento di strutture di trasporto alternative, da porre a base della determinazione delle tariffe di pedaggio;

e) controlla il rispetto delle normative vigenti in materia di accesso alle infrastrutture ferroviarie e di determinazione dei relativi canoni, con avvio, previa ispezione a fini di accertamento delle infrazioni, delle procedure di ammonimento e sanzionatorie nei casi previsti dalle normative vigenti;

f) verifica i livelli di efficienza e di qualità nell'organizzazione e nella gestione dei servizi caratterizzati dall'imposizione di oneri di servizio pubblico;

g) realizza, d'ufficio o su richiesta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, indagini conoscitive di natura generale sull'andamento dei prezzi e delle condizioni del mercato del trasporto che comportano significativi dubbi sul rispetto delle norme in materia di concorrenza;

h) individua i criteri per la differenziazione oraria dei pedaggi per evitare il congestionamento del traffico e di orientare all'uso di mezzi di trasporto alternativi meglio rispondenti agli indicatori di sviluppo sostenibile, ivi inclusa la limitazione pianificata dell'uso di determi-

nate tratte, in periodi definiti, al traffico pesante;

i) controlla e approva i pedaggi autostradali e le tariffe per l'uso delle ferrovie e delle infrastrutture accessorie;

l) controlla i procedimenti di assegnazione delle tracce orarie ferroviarie e valuta la legittimità di eventuali provvedimenti di limitazione dell'uso delle infrastrutture viarie di grande comunicazione e delle autostrade;

m) determina i livelli minimi di infrastrutturazione stradale e ferroviaria per il collegamento delle aree marginali e periferiche con le reti transeuropee autostradali e ferroviarie;

n) determina i livelli generali di qualità dei servizi da adottare come riferimento per l'adozione delle carte aziendali dei servizi dei singoli gestori;

o) valuta la priorità degli investimenti infrastrutturali stradali e ferroviari a fini di integrazione e di completamento del sistema di mobilità originato da porti, aeroporti e altre strutture nodali;

p) coordina le linee ferroviarie e stradali con i trasporti marittimi di collegamento con le isole maggiori e minori in regime di continuità territoriale, assicurando il rispetto di *standard* qualitativi minimi coerenti con i livelli garantiti, in ambito nazionale, nei servizi operati integralmente con la modalità stradale o ferroviaria, anche sotto il profilo dei costi;

q) definisce i segmenti di infrastruttura lineare per i quali è possibile utilizzare, alternativamente, gli stessi diritti di utenza.

ART. 3.

(Composizione dell'Autorità).

1. Sono organi dell'Autorità il presidente, il consiglio direttivo, il segretario generale e il collegio dei revisori dei conti. Il consiglio direttivo è composto dal presidente, che lo presiede, e da due membri.

I componenti del consiglio direttivo sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Le designazioni effettuate dal Governo sono previamente sottoposte al parere delle competenti Commissioni parlamentari, che possono procedere all'audizione delle persone designate. In nessun caso le nomine possono essere effettuate in mancanza del parere favorevole espresso dalle predette Commissioni. I membri del consiglio direttivo sono scelti tra persone di indiscusse moralità e indipendenza, di comprovata professionalità e di elevate qualificazione e competenza nel settore. La carica di componente dell'Autorità è incompatibile con incarichi politici elettivi, né possono essere nominati componenti coloro che hanno interessi di qualunque natura in conflitto con le funzioni dell'Autorità. Il segretario generale è nominato, su proposta del presidente, dal consiglio direttivo. Il collegio dei revisori dei conti è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed è composto da tre membri effettivi, di cui uno con funzioni di presidente, e da un membro supplente.

2. Il presidente ha la rappresentanza legale dell'Autorità, convoca e presiede le riunioni del consiglio direttivo e svolge funzioni di direzione, di coordinamento e di controllo della struttura. Il consiglio direttivo adotta le deliberazioni relative all'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 2. Al funzionamento dei servizi e degli uffici dell'Autorità sovrintende il segretario generale, che ne risponde al presidente. Il collegio dei revisori dei conti vigila, ai sensi dell'articolo 2403 del codice civile, sull'osservanza delle leggi e verifica la regolarità della gestione.

3. I compensi spettanti agli organi dell'Autorità sono determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

4. Gli organi dell'Autorità durano in carica cinque anni e possono essere confermati una sola volta. A pena di decadenza il presidente, gli altri membri del

consiglio direttivo e il segretario generale non possono esercitare, direttamente o indirettamente, nessuna attività professionale o di consulenza, essere amministratori o dipendenti di soggetti pubblici o privati, ricoprire altri uffici pubblici di qualsiasi natura, ivi compresi gli incarichi elettivi o di rappresentanza nei partiti politici, e avere interessi diretti o indiretti nelle imprese operanti nel settore. I dipendenti delle amministrazioni pubbliche sono collocati fuori ruolo o in aspettativa senza assegni per l'intera durata dell'incarico. Non si applica il comma 3 dell'articolo 8 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300.

5. Per almeno dodici mesi dalla cessazione dell'incarico, il presidente, i membri del consiglio direttivo e il segretario generale dell'Autorità non possono intrattenere, direttamente o indirettamente, rapporti di collaborazione, di consulenza o di impiego con le imprese operanti nel settore. La violazione di tale divieto è punita, salvo che il fatto costituisca reato, con una sanzione amministrativa pecuniaria pari a un'annualità dell'importo del corrispettivo percepito. All'imprenditore che ha violato tale divieto si applica la sanzione amministrativa pecuniaria pari allo 0,5 per cento del fatturato e, comunque, non inferiore a 150.000 euro e non superiore a 10 milioni di euro e, nei casi più gravi o quando il comportamento illecito è stato reiterato, la revoca dell'atto autorizzativo. I limiti massimo e minimo di tali sanzioni sono rivalutati secondo il tasso di variazione annuo dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati rilevato dall'Istituto nazionale di statistica.

6. Il presidente dell'Autorità può essere revocato e gli organi possono essere sciolti per gravi e motivate ragioni, inerenti al corretto funzionamento dell'Autorità e al perseguimento dei suoi fini istituzionali, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il medesimo decreto è nominato un commissario straordinario che esercita, per un periodo non superiore a sei mesi, le funzioni

del presidente e del consiglio direttivo. Entro il termine di cui al periodo precedente, si procede al rinnovo degli organi dell'Autorità, secondo quanto disposto dal comma 1.

7. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri è istituito il ruolo del personale dipendente dell'Autorità. Il numero dei posti previsti dalla pianta organica non può eccedere le cinquanta unità. L'assunzione del personale avviene per pubblico concorso.

8. Il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Autorità e l'ordinamento delle carriere sono stabiliti in base ai criteri fissati dal contratto collettivo di lavoro in vigore per i dipendenti della Banca d'Italia e tenuto conto delle specifiche esigenze funzionali e organizzative. Al personale in servizio presso l'Autorità è in ogni caso fatto divieto di assumere un'altro impiego o incarico o di esercitare attività professionali, commerciali e industriali.

9. L'Autorità può assumere direttamente dipendenti con contratto di lavoro a tempo determinato, disciplinato dalle norme di diritto privato, in numero di venti unità. L'Autorità può inoltre avvalersi, quando necessario, di esperti da consultare su specifici temi.

10. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, sono emanati, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, uno o più regolamenti per provvedere alla riduzione delle dotazioni organiche dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, di un numero di posti corrispondente alle funzioni trasferite all'Autorità. Con i medesimi regolamenti si provvede altresì all'individuazione delle corrispondenti risorse finanziarie e strumentali da trasferire all'Autorità.

11. A decorrere dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al comma 10 sono abrogate le disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano gli uffici

riorganizzati o soppressi. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il personale dell'Autorità è reclutato, fino al 40 per cento delle dotazioni organiche, mediante concorsi riservati al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dei relativi enti strumentali, del Ministero dell'economia e delle finanze con riferimento al personale operante nelle strutture concernenti le funzioni trasferite all'Autorità, nonché al personale e agli esperti del Comitato interministeriale per la programmazione economica.

12. Al personale che accede al ruolo organico dell'Autorità è riconosciuta una collocazione professionale equivalente a quella ricoperta nel precedente rapporto di lavoro e si applica la contrattazione collettiva del comparto di provenienza.

ART. 4.

(Ulteriori funzioni dell'Autorità).

1. L'Autorità subentra nei compiti e nelle funzioni dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. L'Autorità svolge altresì le seguenti funzioni:

a) segnala al Governo gli interventi, anche normativi, da realizzare in relazione all'evoluzione a livello dell'Unione europea e interno delle strategie di azione e delle esigenze del mercato dei trasporti;

b) comunica al Governo i risultati delle indagini condotte, inserendo nei rapporti raccomandazioni in materia di tutela delle esigenze delle imprese di trasporto e degli utenti dei servizi stradali e ferroviari, ivi incluse proposte di modifica della normativa vigente da sottoporre agli organi competenti;

c) ferme restando le competenze delle regioni e degli enti locali, predispone su richiesta della stazione appaltante i bandi e i disciplinari per la conclusione dei contratti di servizio pubblico;

d) denuncia all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, per i profili di competenza, le violazioni riscontrate della normativa vigente in materia di assegnazione dei diritti di uso delle infrastrutture e di concorrenza, anche in rapporto ad azioni, intese o pratiche concordate che interessano congiuntamente diversi settori del mercato dei trasporti;

e) presenta al Parlamento, entro il 30 giugno di ogni anno, una relazione sull'attività svolta e sullo stato del settore dei trasporti.

ART. 5.

(Copertura finanziaria).

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 3, comma 10, secondo periodo, all'onere derivante dall'istituzione e dal funzionamento dell'Autorità, pari a 30 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2011, si provvede mediante un contributo versato direttamente all'Autorità dai gestori delle infrastrutture e dai soggetti esercenti i servizi di cui al citato articolo 3, comma 4, non superiore all'uno per mille dei ricavi conseguiti nell'ultimo esercizio.

2. Il contributo di cui al comma 1 è versato entro il 31 luglio di ogni anno nella misura e secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è autorizzato ad adeguare il contributo di cui al comma 2 in relazione all'effettivo andamento delle spese di funzionamento dell'Autorità.

