

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

DELIBERAZIONE DI RILIEVI:

Progetto di Programma nazionale di riforma per l'attuazione della Strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva – Europa 2020. Doc. CCXXXVI, n. 1 (Rilievi alla V Commissione) (<i>Esame e conclusione</i>)	162
ALLEGATO 1 (<i>Proposta di rilievi del relatore</i>)	174
ALLEGATO 2 (<i>Rilievi approvati dalla Commissione</i>)	176

SEDE CONSULTIVA:

Norme per la tutela della libertà d'impresa. Statuto delle imprese. Testo unificato C. 2754 Vignali e abb. (Parere alla X Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con una osservazione</i>)	168
ALLEGATO 3 (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	178

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto ministeriale concernente il riparto dello stanziamento iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno 2010, relativo a contributi da erogare ad enti operanti nel settore della navigazione aerea. Atto n. 285 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento e conclusione – Parere favorevole</i>)	169
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità. Atto n. 278. (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	169
Schema di aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. Atto n. 284 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	171

DELIBERAZIONE DI RILIEVI

Mercoledì 10 novembre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 12.

Progetto di Programma nazionale di riforma per l'attuazione della Strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva – Europa 2020. Doc. CCXXXVI, n. 1.
(Rilievi alla V Commissione).
(*Esame e conclusione*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Maurizio IAPICCA (Pdl), *relatore*, osserva che la IX Commissione è chiamata ad esprimere i propri rilievi sulla bozza del Programma Nazionale di Riforma (PNR), approvato il 5 novembre dal Consiglio dei Ministri, che indica gli obiettivi e le misure per l'attuazione in Italia della nuova Strategia per la crescita e l'occupazione dell'UE (Europa 2020). La bozza di PNR dovrebbe essere sottoposta entro il 12 novembre 2010 alla Commissione europea ai fini di una prima valutazione; il programma di riforma andrà poi presentato in forma definitiva alle Istituzioni europee, unitamente al programma di stabilità, entro il 15 aprile 2011, nel quadro del nuovo sistema di coordinamento *ex ante* delle politiche economiche degli Stati membri.

Rileva che la Strategia UE 2020, definita dal Consiglio europeo del 17-18 giugno 2010, si incentra su cinque obiettivi principali: portare al 75 per cento il tasso di occupazione per la popolazione di età compresa tra 20 e 64 anni; migliorare le condizioni per la ricerca e lo sviluppo, in particolare allo scopo di portare al 3 per cento del PIL la spesa per investimenti pubblici e privati combinati in tale settore; ridurre le emissioni di gas a effetto serra del 20 per cento – rispetto ai livelli del 1990 – o del 30 per cento, se sussistono le necessarie condizioni; migliorare i livelli d'istruzione, in particolare riducendo i tassi di dispersione scolastica al di sotto del 10 per cento e aumentando la percentuale delle persone tra i 30 e i 34 anni che hanno completato l'istruzione terziaria o equivalente almeno al 40 per cento; promuovere l'inclusione sociale, in particolare attraverso la riduzione della povertà, mirando a liberare almeno 20 milioni di persone dal rischio di povertà e di esclusione.

Per contribuire al conseguimento di questi cinque grandi obiettivi ciascuno Stato membro, nell'ambito del proprio PNR, stabilisce corrispondenti obiettivi e misure nazionali.

Osserva che l'elaborazione e la valutazione dei PNR e delle loro misure di attuazione si inserisce nel quadro della

riforma dei meccanismi di coordinamento delle politiche economiche e di bilancio degli Stati membri, incentrata su tre pilastri: un meccanismo per il coordinamento delle politiche economiche nazionali nell'ambito del cosiddetto « semestre europeo »; una più forte sorveglianza macroeconomica, che includa meccanismi di allerta e di sanzione, per affrontare gli squilibri di competitività e crescita; l'applicazione più rigorosa del Patto di stabilità e crescita.

I PNR assumono rilievo soprattutto ai fini dei primi due pilastri, mentre l'applicazione del Patto di stabilità e crescita continuerà, in base alle proposte della Commissione europea, ad essere incentrata sulla valutazione dei programmi di stabilità e convergenza di ciascuno stato membro.

Rileva che la bozza di PNR in esame è articolata, in coerenza con le indicazioni della Commissione europea, in tre parti: analisi dello scenario macroeconomico a medio-termine; identificazione degli ostacoli principali alla crescita e all'aumento dell'occupazione; indicazione degli obiettivi nazionali da perseguire per contribuire all'attuazione della strategia 2020.

Per quanto riguarda le materie di interesse della IX Commissione, in primo luogo segnala il nuovo Piano della Logistica che risponde alla necessità di una chiara strategia di lungo periodo sui trasporti. Recenti stime calcolano in 40 miliardi di euro/anno le perdite a causa dell'inefficienza complessiva del settore della logistica. Attesa l'incidenza del settore logistico per la competitività e la crescita, il nuovo Piano si pone i seguenti obiettivi stringenti: ridurre l'inefficienza del sistema a partire dal 2011 e attrarre traffici nei porti e negli aeroporti.

Tali obiettivi sono sostenuti da risorse finanziarie messe a disposizione dal bilancio statale: 300 milioni di euro sono stati già stanziati per interventi strutturali per interventi nel settore della logistica; 400 milioni di euro rappresentano la dotazione

annuale che, a partire dal 2011 consentirà di sostenere politiche industriali attraverso specifiche azioni:

- sportello unico doganale;
- decreto tempi di attesa al carico ed allo scarico;
- riforma delle Autorità portuali;
- disincentivi per ridurre i viaggi a vuoto;
- premieria all'*outsourcing* logistico;
- distribuzione urbana delle merci;
- intermodalità, co-modalità e sistema a rete degli interporti;
- Piano nazionale per i sistemi intelligenti di trasporto.

La riforma del settore è quindi improntata a scelte politiche innovative, superando la logica dei contributi a pioggia e puntando ad effettivo sostegno alla politica industriale.

Inoltre, segnala il capitolo dedicato alla infrastruttura di banda larga (3.3.1.). Il Programma persegue in questo settore l'obiettivo indicato dall'Agenda Digitale europea, e quindi assicurare entro il 2020 almeno al 50 per cento della popolazione l'accesso a internet superveloce (velocità superiore ai 100 Megabit al secondo). Si prevede in tal senso di promuovere uno sforzo di tutte le componenti interessate (istituzioni, operatori, regolatori, investitori), volto alla realizzazione di un modello di coinvestimento, a favorire la competizione fra gli operatori, e a realizzare una infrastruttura comune (cavi, condotti, fibre, cablaggi, eccetera) alla quale gli operatori delle telecomunicazioni potranno avere accesso per fornire in propri servizi, in regime di libera concorrenza.

Rileva che il Ministero dello sviluppo economico è individuato quale soggetto istituzionale che dovrà assicurare la necessaria attività di mediazione fra i diversi attori, garantendo nel contempo un'adeguata ottimizzazione delle risorse. Il fi-

nanziamento dovrebbe essere garantito da fondi pubblici (nazionali ed europei) e privati.

Osserva che, per quanto riguarda le iniziative già intraprese, si fa richiamo alle norme approvate nel corso della legislatura (legge n. 133 del 2008, legge n. 69 del 2009, legge n. 40 del 2010), con le quali sono state introdotte misure volte a razionalizzare e semplificare le procedure e gli oneri amministrativi connessi alla realizzazione delle infrastrutture di rete, nonché al piano finalizzato alla eliminazione del *digital divide* entro il 2013, e alle misure volte a promuovere l'utilizzo di internet e ad incrementare l'offerta dei servizi digitali nell'ambito della Pubblica Amministrazione.

Rileva, infine, che un altro riferimento di interesse della Commissione è contenuto nell'ultimo capitolo del PNR, dedicato alla politica regionale di sviluppo. In questo ambito, viene sottolineato, in via generale, l'intendimento di promuovere un forte rilancio dello sviluppo del Mezzogiorno, con interventi che concentrino le risorse su grandi progetti, in particolare nel settore dei trasporti. Viene quindi delineato un Piano per il Sud, articolato in sette punti prioritari, il primo dei quali è proprio costituito da grandi progetti di infrastrutture, specificamente destinati alla realizzazione di grandi assi ferroviari nelle regioni meridionali.

Il sottosegretario di Stato Bartolomeo GIACHINO evidenzia come il programma in esame rappresenti un documento particolarmente importante, attraverso il quale i singoli Stati membri dell'Unione europea definiscono il quadro delle riforme che intendono realizzare in coerenza con la strategia definita dal Consiglio europeo del 17-18 giugno 2010 per i prossimi dieci anni.

Si tratta quindi di un documento strategico di particolare rilievo che si riferisce a un arco temporale delicatissimo in quanto si colloca subito dopo la grave crisi che ha colpito l'economia internazionale. Per quanto riguarda le competenze della Commissione trasporti, evidenzia come il

progetto in esame rechi il nuovo Piano della logistica che risponde alla necessità di una strategia di lungo periodo sui trasporti, indicando le risorse finanziarie per realizzarlo. In conclusione, ricorda che il programma presentato alle Camere è ancora in bozza e che pertanto si presta ad essere integrato sulla base dei contributi che verranno resi dal Parlamento.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pur comprendendo le difficoltà che derivano dal fatto che il Programma viene presentato al Parlamento per la prima volta, tuttavia, non può non rilevare come il documento sia caratterizzato da notevoli carenze che riguardano molteplici materie di competenza della Commissione trasporti come la mobilità sostenibile, il pendolarismo, gli interventi per le grandi reti infrastrutturali nazionali. In generale, considerata l'importanza del documento in esame, che meriterebbe un lungo approfondimento da parte della Commissione, lamenta lo scarso tempo per il relativo esame posto che la bozza di Programma dovrà essere presentata in sede europea il 12 novembre prossimo. Tutto ciò considerato, ritiene pertanto che dovrebbe essere attentamente valutata dalla Commissione l'opportunità di non esprimere il proprio parere.

Silvia VELO (PD), nel concordare con i rilievi formulati dal presidente Valducci, ricorda come già nella riunione dell'ufficio di presidenza di ieri avesse lamentato lo scarsissimo tempo a disposizione della Commissione per l'esame del documento. Sottolinea che se da un lato il Governo, da un punto di vista formale, mostra di voler coinvolgere il Parlamento nella definizione del Programma in oggetto, dall'altro l'Esecutivo ha trasmesso il documento alle Camere con modalità tali che sostanzialmente non consentono al Parlamento di poterlo esaminare accuratamente.

Ciò premesso, in aggiunta ai rilievi già formulati dal presidente Valducci, sottolinea come il Piano della logistica sia stato redatto in una versione minimalista che segnala gli effetti della perdita di efficienza del settore dei trasporti, ma non reca

alcuna indicazione in merito al sistema di riequilibrio modale. Inoltre fa presente che, da una rapida lettura del documento, sembrerebbe che le risorse indicate nel Piano della logistica siano in realtà quelle già destinate all'autotrasporto, ossia risorse afferenti alla gestione ordinaria che non presentano quel carattere strutturale che sarebbe invece richiesto per la realizzazione di una serie politica sulla mobilità delle persone e delle merci.

Anche riguardo al tema dell'Agenda digitale, a cui il documento in esame dedica un apposito paragrafo, evidenzia la contraddizione tra quanto indicato nel documento in discussione, che evidenzia la necessità di finanziare la banda larga attraverso fondi pubblici, e quanto risulta dalle politiche concretamente attuate in materia dal Governo, rispetto alle quali la Commissione ha avuto modo in diverse occasioni di lamentare la carenza delle risorse messe a disposizione.

In conclusione, pur concordando con le considerazioni svolte dal presidente Valducci in merito ai tempi di esame del documento, tuttavia ritiene necessario che la Commissione esprima sul programma in oggetto i propri rilievi, in modo da sottolineare tutta la propria preoccupazione sui contenuti del Programma stesso.

Mario LOVELLI (PD), nel concordare con le osservazioni formulate dalla deputata Velo, sottolinea come un importante documento come quello in esame non possa limitarsi ad evidenziare le poche cose che sono state dianzi citate dal relatore. In proposito, reputa peraltro paradossale che il documento finanzia il Piano della logistica con le risorse destinate all'autotrasporto e prefiguri lo stanziamento di risorse pubbliche per il finanziamento della banda larga, dimenticando che tali risorse, originariamente previste dal Governo Berlusconi per un ammontare pari a 800 milioni di euro, sono state successivamente oggetto di procedure di rinvio o di blocco che non hanno consentito il concreto avvio di programmi di investimento. Anche riguardo al tema delle liberalizzazioni e della concorrenza, ri-

tiene che il documento in esame sia del tutto inadeguato, in quanto si limita a rinviare l'argomento a quanto sarà previsto dalla legge annuale per il mercato e la concorrenza che, pur essendo disciplinata dalla legge n. 99 del 2009, a tutt'oggi non è stata ancora presentata dal Governo. Inoltre, lamenta una politica governativa in materia di concorrenza e di liberalizzazioni nel settore dei trasporti che si pone in assoluta controtendenza rispetto agli obiettivi perseguiti dall'Unione europea. Richiama a questo riguardo le recenti disposizioni volute dal Governo in materia di proroga dei contratti per il trasporto ferroviario regionale e le scelte adottate dall'Esecutivo stesso in relazione alla crisi dell'Alitalia.

Vincenzo GAROFALO (PdL), nel concordare con le osservazioni della deputata Velo in merito all'esigenza che la Commissione formuli rilievi per colmare le lacune del programma in esame, ritiene che il lavoro del relatore possa essere adeguatamente integrato sulla base degli esiti del dibattito che si sta testé svolgendo in Commissione. Dissente invece con quanto sostenuto dal deputato Lovelli riguardo alle scelte adottate dal Governo in materia di concorrenza, rivendicando la correttezza delle decisioni assunte dall'Esecutivo, sia con riferimento alla vicenda Alitalia sia in relazione alla proroga dei contratti per il trasporto ferroviario regionale. Infine, pur riconoscendo che il documento in esame è assai scarno nei suoi contenuti per quanto riguarda le competenze della Commissione trasporti, tuttavia ritiene che vi siano le condizioni affinché la Commissione fornisca al Governo gli indirizzi necessari per integrarne il contenuto sulla base del proficuo lavoro che è stato compiuto dalla Commissione fin dall'inizio della legislatura che, a suo avviso, potrebbe essere proseguito a breve scadenza con la presentazione di una risoluzione condivisa dalla maggioranza e dall'opposizione per dare al Governo precisi orientamenti su un'altra materia oggetto del presente documento ossia lo sviluppo della banda larga.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ritiene che la seduta potrebbe essere aggiornata al pomeriggio della giornata odierna o a domani mattina, ove si intendessero fornire al Governo, attraverso i rilievi, indicazioni molto generali sulle integrazioni che dovrebbero essere introdotte nel documento. Viceversa, qualora si intendessero dare indicazioni molto dettagliate non ci sarebbero le condizioni per esprimere i rilievi, in quanto il documento richiederebbe un esame molto più approfondito e quindi assolutamente incompatibile con il tempo a disposizione per l'espressione dei rilievi.

Carlo MONAI (IdV) ritiene che il problema di fondo non sia quello della tempistica con la quale i rilievi saranno espressi quanto quello di verificare se nella legge di stabilità, che l'Assemblea discuterà la prossima settimana, ci saranno le risorse necessarie per realizzare gli obiettivi indicati nel programma in esame. Ricorda infatti che, a fronte di alcuni obiettivi dichiarati nel documento, quale ad esempio lo sviluppo dell'occupazione e della formazione, siano state recentemente adottate delle decisioni di bilancio che si pongono esattamente nella direzione opposta. Chiede pertanto al Governo di verificare l'ammontare delle risorse su cui si potrà contare, al fine di individuare, sulla base delle disponibilità finanziarie, l'ordine delle priorità.

Marco DESIDERATI (LNP), nel concordare con le osservazioni del deputato Garofalo, sottolinea come il progetto di programma in esame si riferisca ad un periodo troppo ampio (dieci anni) per poter considerare realistici gli obiettivi in esso indicati. Ciò nonostante ritiene tuttavia importante che la Commissione riesca a fornire indicazioni che testimonino la sua attenzione verso alcune tematiche, come ad esempio quella della mobilità sostenibile, sollecitando interventi strutturali a favore del settore dell'autotrasporto che consentano di uscire dalla logica degli interventi « *spot* ».

Maurizio IAPICCA (PdL), *relatore*, sulla base degli ulteriori elementi emersi nel corso del dibattito, si riserva di formulare una proposta di rilievi.

Mario VALDUCCI, *presidente*, per consentire al relatore di formulare una proposta di rilievi da trasmettere alla Commissione bilancio, non essendovi obiezioni, rinvia l'esame alle ore 17.

La seduta, sospesa alle 12.55, è ripresa alle 17.10.

Maurizio IAPICCA (PdL), *relatore*, propone di esprimere una valutazione favorevole sul programma in oggetto con alcuni di rilievi, che illustra (*vedi allegato 1*).

Silvia VELO (PD) ringrazia il relatore per avere cercato con la sua proposta di tenere conto dei diversi elementi di criticità emersi nel corso del dibattito. Ritieni, tuttavia, che la proposta di rilievi formulata dal relatore sia nelle sue premesse estremamente assertiva ed inoltre rechi l'indicazione delle risorse del Piano nazionale della logistica che invece sarebbe opportuno espungere dal momento che, come emerso nel corso del dibattito, tali risorse dovrebbero essere destinate al settore dell'autotrasporto. Anche a prescindere da tali considerazioni, inoltre, ritiene che i rilievi che saranno trasmessi alla Commissione bilancio non possano contenere una valutazione favorevole del programma proprio in considerazione delle gravi e consistenti lacune che sono emerse nel corso della discussione.

Marco DESIDERATI (LNP) ritiene che uno dei rilievi formulati del relatore, ossia quello che prevede l'introduzione di misure volte alla realizzazione di ulteriori progetti infrastrutturali in materia di trasporto, potrebbe essere opportunamente riformulato prevedendo la realizzazione « dei progetti infrastrutturali in materia di trasporto » in modo da rendere più puntuale il rilievo stesso.

Mario LOVELLI (PD), nel concordare con le osservazioni della deputata Velo e nel ribadire i propri rilievi già formulati nel corso della seduta in ordine alle lacune del documento in esame, ritiene che il proprio gruppo non sia nelle condizioni, nonostante i rilievi formulati dal relatore, di esprimere una valutazione favorevole sul progetto di programma in esame.

Mario VALDUCCI, *presidente*, replicando alle osservazioni del deputato Lovelli, sottolinea come la proposta di valutazione favorevole formulata dal relatore sia subordinata ad alcuni rilievi assai stringenti per il Governo.

Mario TULLO (PD) ribadisce come il suo gruppo, considerate le lacune presenti nel documento, peraltro rilevate dallo stesso presidente Valducci nel corso della seduta, non possa esprimere una valutazione favorevole sul progetto di programma in esame.

Il sottosegretario di Stato Bartolomeo GIACHINO ritiene che la proposta di rilievi formulata dal relatore sia un contributo importante per il Governo, dal momento che da essa emerge una precisa indicazione per l'Esecutivo ad integrare il progetto di programma sulla base dei rilievi stessi. Per quanto riguarda il tema delle risorse, fa presente che nelle premesse al parere si potrebbe indicare come le risorse destinate al settore dell'autotrasporto possano essere nel corso del tempo progressivamente concentrate nel settore della logistica in un'ottica competitiva, uscendo dalla logica degli interventi a pioggia.

Silvia VELO (PD), pur comprendendo come la maggioranza, sebbene concordi con i rilievi critici formulati dall'opposizione, non possa che esprimere, per evidenti ragioni, una valutazione favorevole sul documento, ritiene che non vi siano le condizioni affinché il proprio gruppo si pronunci a favore della proposta di rilievi formulata dal relatore.

Sandro BIASOTTI (PdL), al fine di evitare che la parte motiva dei rilievi formulati dal relatore possa essere interpretata non correttamente, ossia come una sorta di indicazione a utilizzare per finalità diverse le risorse destinate all'autotrasporto, suggerisce di escludere, in relazione al Piano della logistica, qualsiasi riferimento allo stanziamento di specifiche risorse.

Il sottosegretario di Stato Bartolomeo GIACHINO ritiene che la parte motiva dei rilievi relativa al Piano della logistica potrebbe essere riformulata nei seguenti termini: «considerato che, per quanto riguarda le materie di interesse della IX Commissione, il programma in esame prevede il nuovo Piano della Logistica che risponde all'esigenza di aumentare l'efficienza logistica del Paese e di realizzare una chiara strategia di lungo periodo sui trasporti».

Carlo MONAI (IdV), nel ribadire gli elementi di criticità del progetto di programma in esame e nel sottolineare come il disegno di legge di stabilità per l'anno 2011 rechi minori risorse da destinare al settore delle telecomunicazioni, pur ritenendo del tutto giustificato un eventuale voto contrario sulla proposta di rilievi formulata dal relatore, fa presente che non parteciperà alla votazione.

Marco DESIDERATI (LNP), nel replicare alle osservazioni della deputata Velo, sottolinea che la maggioranza voterà con convinzione a favore della proposta di rilievi formulata dal relatore e che semmai è proprio l'opposizione a dover giustificare agli occhi dei suoi elettori alcune decisioni, come quelle in materia di immigrazione, che hanno trovato ben pochi consensi nell'opinione pubblica.

Maurizio IAPICCA (PdL), *relatore*, accogliendo i suggerimenti formulati dal rappresentante del Governo e dal deputato Desiderati nel corso della discussione, presenta una nuova formulazione di rilievi (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di rilievi del relatore, come riformulata.

La seduta termina alle 17.40.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 10 novembre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 12.55.

Norme per la tutela della libertà d'impresa. Statuto delle imprese.

Testo unificato C. 2754 Vignali e abb.

(Parere alla X Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con una osservazione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 27 ottobre 2010.

Daniele TOTO (FLI), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole con una osservazione, che illustra (*vedi allegato 3*).

Carlo MONAI (IdV), considerato che uno dei principali obiettivi del provvedimento in esame è quello di snellire l'attività burocratica che grava sulle imprese, ritiene che la proposta di parere formulata dal relatore non dovrebbe limitarsi a sollecitare un sostanziale mantenimento della situazione amministrativa attuale, ma dovrebbe esortare a ridurla significativamente.

Daniele TOTO (FLI), *relatore*, ritiene che la richiesta del deputato Monai, da un lato, risulti ultronea, in quanto il provvedimento già reca interventi volti allo snellimento dell'attività amministrativa, dall'altro, rischia di introdurre nel parere elementi che non attengono direttamente alle competenze di questa Commissione.

Carlo MONAI (IdV) preannuncia la propria astensione sulla proposta di parere del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 13.10.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 10 novembre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 13.10.

Schema di decreto ministeriale concernente il riparto dello stanziamento iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno 2010, relativo a contributi da erogare ad enti operanti nel settore della navigazione aerea.

Atto n. 285.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento e conclusione — Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 9 novembre 2010.

Marco DESIDERATI (LNP), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva all'unanimità la proposta di parere favorevole del relatore.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di

locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità.

Atto n. 278.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Daniele TOTO (FLI), *relatore*, ricorda che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il parere sullo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2007/59/CE, contenuta nell'Allegato B della legge comunitaria per il 2009, in materia di disciplina relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità. Lo schema di decreto è suddiviso in 9 capi, per complessivi 28 articoli, cui si accompagnano 10 allegati.

Rileva che il Capo I prevede le disposizioni generali, indicando le finalità del provvedimento, che consistono nella definizione delle condizioni e delle procedure necessarie alla certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel sistema ferroviario nazionale. Precisa inoltre l'ambito di applicazione dello schema di decreto, che riguarda i macchinisti delle imprese ferroviarie che operano in Italia ed i gestori delle infrastrutture ferroviarie addetti alla condotta dei locomotori e dei treni che circolano nel sistema ferroviario nazionale. Sono esclusi i macchinisti che operano esclusivamente su metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia.

Segnala che il Capo II si occupa della certificazione dei macchinisti. In particolare viene stabilito che il macchinista dovrà essere in possesso delle idoneità e delle qualifiche necessarie alla condotta dei treni, nonché della documentazione richiesta. La documentazione consiste in una licenza, che identifichi il macchinista, l'autorità che l'ha rilasciata e il suo periodo di validità, che di regola è di 10 anni, e in uno o più certificati che indichino le infrastrutture e i veicoli su cui il titolare è abilitato a circolare. L'autorità abilitata al rilascio della licenza è l'Agenzia nazio-

nale per la sicurezza delle ferrovie, mentre i certificati vengono rilasciati dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura presso cui il macchinista è dipendente.

Osserva che il Capo III disciplina le condizioni per il conseguimento della licenza o del certificato. In sintesi, per quanto riguarda la licenza, si prevede l'età minima di diciotto anni, il diploma di scuola secondaria di secondo grado, l'idoneità fisica e psicologica, competenze professionali generali. Per quanto riguarda il certificato esse consistono in conoscenze linguistiche e competenze professionali relative al veicolo o all'infrastruttura per cui il certificato è richiesto.

Rileva che il Capo IV individua la procedura per il rilascio della licenza e del certificato, che deve essere stabilita dai soggetti che rilasciano la documentazione e, dunque, rispettivamente, dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura.

Osserva che il Capo V definisce i compiti le decisioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, nonché le modalità e le condizioni attraverso cui tali compiti possono essere delegati dall'Agenzia a soggetti terzi. Sia l'Agenzia che le imprese ferroviarie o i gestori dell'infrastruttura devono, inoltre, tenere un registro in cui si dà conto di tutti i documenti che vengono rilasciati e delle vicende ad essi relative.

Segnala che il Capo VI concerne la formazione dei macchinisti e gli esami a cui tali soggetti si devono sottoporre. Spetta all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie la competenza a vigilare affinché agli aspiranti macchinisti sia garantito un accesso equo e non discriminatorio alla formazione di cui necessitano ai fini dell'ottenimento di una licenza o di un certificato. I contenuti degli esami devono essere definiti dall'Agenzia per la parte relativa alla licenza, e dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura per la parte relativa al certificato.

Sottolinea, in particolare, l'articolo 21, il quale stabilisce che nell'ambito dei contratti quadro potranno essere previste mi-

sure affinché gli investimenti sostenuti da un'impresa ferroviaria o da un gestore per la formazione dei macchinisti non comportino indebiti vantaggi per altra impresa o gestore.

Ricorda che, in tema di valutazione, il Capo VII attribuisce all'Agenzia il monitoraggio di tutte le attività collegate alla formazione, e la verifica, da effettuarsi ogni cinque anni, delle procedure per l'acquisizione e la valutazione delle competenze e delle conoscenze professionali, nonché del sistema di rilascio delle licenze e dei certificati.

Segnala che il Capo VIII disciplina il sistema dei controlli e delle sanzioni, per i quali è competente l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Osserva che il Capo IX reca le disposizioni finali. Si prevede, in particolare, un arco temporale di cinque anni (dal 14 gennaio 2012 al 14 gennaio 2017) entro cui dare piena attuazione alle disposizioni di cui allo schema di decreto, e si stabilisce che dall'attuazione del provvedimento non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Segnala, infine, che l'articolo 27 reca una norma transitoria, in virtù della quale le abilitazioni concesse prima del 14 gennaio 2012 restano valide, e potranno essere convertite in conformità alla nuova normativa; la necessità per i macchinisti di sostenere ulteriori esami o percorsi formativi verrà decisa dall'Agenzia.

Carlo MONAI (IdV), rileva preliminarmente come il presente provvedimento, recependo apposite direttive comunitarie, persegue l'obiettivo di abilitare i macchinisti a circolare liberamente non solo nelle reti ferroviarie nazionali, ma anche in quelle di altri Paesi dell'Unione europea. Pertanto, pur ritenendo l'impianto del provvedimento condivisibile, ne suggerisce alcune correzioni tendenti ad evitare un eccessivo appesantimento burocratico conseguente all'obbligo di tenuta dei registri che fa capo sia della Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie sia alle singole imprese. In particolare, al fine di evitare una parcellizzazione delle attività

relative alla tenuta dei registri tra soggetti diversi, ritiene che si potrebbe affidare all'Agenzia nazionale per la sicurezza la tenuta di un unico registro che potrebbe essere implementato, anche per via telematica, con le segnalazioni delle singole imprese interessate.

Daniele TOTO (FLI), *relatore*, si riserva di valutare con attenzione la proposta formulata dal deputato Monai, anche al fine di verificarne la coerenza con eventuali prescrizioni dettate in sede comunitaria.

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

Schema di aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa.

Atto n. 284.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema all'ordine del giorno.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, ricorda che lo schema di aggiornamento al Contratto di programma 2007-2011 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana è stato trasmesso alle Camere per l'espressione del parere da parte delle competenti commissioni parlamentari, ai sensi della legge n. 238 del 1993. Le commissioni devono esprimere il parere nel termine di trenta giorni dalla data di assegnazione, e quindi entro il 25 novembre 2010. Sullo schema, il CIPE ha espresso il 13 maggio 2010 parere favorevole, subordinatamente ad alcune prescrizioni.

Ricorda altresì brevemente che il contratto di programma individua gli investimenti necessari allo sviluppo ed al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria e gli oneri di gestione della

medesima posti a carico dello Stato. Esso definisce in particolare: 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. Un primo aggiornamento del contratto 2007-2011, relativo all'anno 2008, è stato stipulato il 18 marzo 2008.

Osserva che lo schema in esame, relativo all'anno 2009, tiene conto delle modifiche delle risorse finanziarie conseguenti a provvedimenti emanati successivamente alla stipula del citato aggiornamento relativo all'anno 2008. Le variazioni in diminuzione ammontano a 3.676 milioni di euro complessivi, in larga parte determinate dalle disposizioni del decreto legge n. 112 del 2008 (3.561 milioni). Le variazioni in aumento sono quantificate in 3.778,6 milioni di euro, che derivano principalmente: dalle delibere CIPE concernenti la legge obiettivo (1.317 milioni) dai Fondi TEN ciclo 2007-2013 (937 milioni), da delibere CIPE concernenti i fondi FAS (570 milioni) e dallo stanziamento riservato al Fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, istituito dall'articolo 25 del decreto legge n. 185/2008 (460 milioni).

Per quanto riguarda le opere su cui incidono le variazioni in riduzione, segnala: il completamento del raddoppio Genova – Ventimiglia (- 576,7 milioni) il raddoppio Giampileri-Fiumefreddo, dell'itinerario Messina – Siracusa (- 1.711,8 milioni), il raddoppio Spoleto-Terni (-511,4 milioni), le disponibilità residue per la copertura degli oneri finanziari Alta velocità relativi al sistema di finanziamento ISPA – Società Infrastrutture S.p.a. (- 346 milioni), il potenziamento del collegamento tra porti e rete ferroviaria (- 133 milioni).

Risultano invece beneficiarie delle variazioni in aumento le seguenti opere: tratta Treviglio-Brescia della linea AV/AC Milano – Verona (565 milioni), Terzo Valico dei Giovi (500 milioni), Tunnel di base del Brennero (443 milioni), nuova linea Torino – Lione (470,7 milioni), adeguamento rete ferroviaria meridionale

(391 milioni), potenziamento Gallarate – Rho (292,5 milioni), raddoppio Berceto – Chiesaccia e Parma – Fornivo (234,6 milioni), partecipazione Ponte sullo Stretto di Messina (133 milioni), adeguamento Siracusa – Ragusa – Gela (120 milioni), itinerario Napoli – Bari (107 milioni), Nodo di Torino: tratta Susa – Stura (52,7 milioni), ammodernamento infrastrutturale (95,2 milioni).

Per quanto riguarda il testo dell'articolo, segnala le disposizioni di cui all'articolo 2, commi 2 e 3, che fanno riferimento all'elenco e al contenuto degli allegati. Si prevede in particolare: la conferma della Tabella A (opere in corso), che riguarda esclusivamente opere aventi i requisiti dell'integrale copertura finanziaria; l'introduzione della nuova Tabella A1, comprendente i progetti infrastrutturali, individuati ai sensi dell'articolo 2, comma 232, della legge n. 191 del 2009 (finanziaria 2010), aventi il requisito di complessità tecnica e di impegno finanziario rilevante.

La nuova Tabella A1 ricomprende i seguenti tre progetti infrastrutturali, la cui progettazione e realizzazione è subordinata all'emanazione degli appositi decreti di attuazione e delle delibere di autorizzazione del CIPE, e per i quali sono indicati in complessivi 8.446 milioni di euro gli impegni programmatici che lo Stato assume a garanzia della completa realizzazione delle opere:

AV/AC Treviglio – Brescia (919 milioni di euro);

Tunnel di base del Brennero (quota italiana) (2.847 milioni di euro);

Terzo valico dei Giovi (4.680 milioni di euro).

Segnala, inoltre, l'introduzione della nuova Tavola 2, che riporta il quadro di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa delle Tabelle A e A1. Infine, ricorda che le Tabelle programmatiche B, C e D vengono riunite in un unico documento denominato « Opere programmatiche per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale », che riporta gli investimenti di natura pro-

grammatica e la relativa pianificazione di massima dei fabbisogni finanziari. Tale documento ha il solo scopo di fornire elementi utili alla programmazione pluriennale degli investimenti ed alle iscrizioni delle relative coperture finanziarie.

Rammenta che nella relazione informativa si dà conto della riallocazione di finanziamenti già contrattualizzati. Un primo intervento di riallocazione riguarda 1.069 milioni di euro, destinati nel precedente contratto alla realizzazione di fasi di programmi (soppressione di passaggi a livello, barriere antirumore, ecc.) non attivabili nel breve periodo o rinviabili. Tale importo è stato trasferito nella parte programmatica del contratto e destinato alle seguenti esigenze prioritarie: 269 milioni di euro per il completamento della copertura del fabbisogno dell'anno 2009 dei programmi di manutenzione straordinaria; 391 milioni di euro ad integrazione delle risorse stanziare per le opere strategiche; 409 milioni di euro per altri investimenti urgenti. Nell'ambito di tale importo si segnala che 100 milioni di euro sono stati destinati, dall'articolo 4, comma 3, del decreto-legge n. 39 del 2008, a interventi sulle reti ferroviarie, funzionali alla ricostruzione nei territori colpiti dal sisma del 6 aprile 2009.

Il secondo intervento di riallocazione riguarda gli interventi finanziati dal PON (Programma Operativo Nazionale) FESR 2007 – 2013, per un importo di 1.649 milioni di euro. L'aggiornamento dei progetti è stato effettuato includendo investimenti in avanzato stato di realizzazione e i progetti cosiddetti « a cavallo » della programmazione PON 2000-2006, nonché riducendo il contributo per gli interventi che presentano il rischio di non giungere a completamento entro i termini previsti per l'utilizzo dei contributi comunitari.

In conclusione, si riserva di formulare una proposta di parere, sulla base degli esiti dell'esame che si svolgerà in Commissione, che auspica risulti particolarmente approfondito.

Silvia VELO (PD) ritiene che debbano essere chiariti le ragioni e gli effetti delle

variazioni delle risorse destinate a ciascun progetto, sia sotto il profilo della tempistica della realizzazione delle opere sia sotto l'aspetto della congruità degli stanziamenti residui. A tal fine, ritiene pertanto necessario che la Commissione svolga un'apposita attività conoscitiva in relazione all'esame del provvedimento in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ritiene che si potrebbe valutare la possibilità, ove

non vi siano obiezioni da parte dei gruppi, di procedere all'audizione di rappresentanti della Rete ferroviaria italiana SpA.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, concorda con la proposta del presidente.

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

La seduta termina alle 13.40.

ALLEGATO 1

**Progetto di Programma Nazionale di Riforma per l'attuazione della
Strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva – Europa
2020 (Doc. CCXXXVI, n. 1).**

PROPOSTA DI RILIEVI DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il Progetto di Programma Nazionale di Riforma per l'attuazione della Strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva – Europa 2020 (DOC. CCXXXVI, n. 1);

premesso che:

il presente Progetto di Programma, approvato il 5 novembre dal Consiglio dei Ministri, indica gli obiettivi e le misure per l'attuazione in Italia della nuova Strategia per la crescita e l'occupazione dell'UE (Europa 2020), nel quadro del nuovo sistema di coordinamento *ex ante* delle politiche economiche degli Stati membri;

la citata strategia, definita dal Consiglio europeo del 17-18 giugno 2010, si incentra su cinque obiettivi principali: portare al 75 per cento il tasso di occupazione per la popolazione di età compresa tra 20 e 64 anni, ridurre le emissioni di gas a effetto serra, migliorare i livelli d'istruzione e promuovere l'inclusione sociale, in particolare attraverso la riduzione della povertà;

il Progetto di Programma in oggetto, in coerenza con le indicazioni della Commissione europea, è articolata in tre parti (analisi dello scenario macro-economico a medio-termine, identificazione degli ostacoli principali alla crescita e all'aumento dell'occupazione; indicazione degli obiettivi nazionali da perseguire per

contribuire all'attuazione della strategia 2020);

considerato che, per quanto riguarda le materie di interesse della IX Commissione, il Programma in esame:

prevede il Nuovo Piano della Logistica che risponde alla necessità di una chiara strategia di lungo periodo sui trasporti, attraverso lo stanziamento di risorse finanziarie messe a disposizione dal bilancio statale (300 milioni di euro per interventi nel settore della logistica; 400 milioni di euro annui che consentirà di sostenere politiche industriali attraverso specifiche azioni, a partire dal 2011);

persegue l'obiettivo indicato dall'Agenda Digitale europea, ossia quello di assicurare entro il 2020 almeno al 50 per cento della popolazione l'accesso a *internet* superveloce (velocità superiore ai 100 Megabit al secondo), prevedendo uno sforzo di tutte le componenti interessate (istituzioni, operatori, regolatori, investitori) per realizzare un modello di coinvestimento per favorire la competizione fra gli operatori e per realizzare una infrastruttura comune (cavi, condotti, fibre, cablaggi, eccetera) alla quale gli operatori delle telecomunicazioni potranno avere accesso per fornire i propri servizi, in regime di libera concorrenza;

sottolinea, nel quadro della politica regionale e di sviluppo, l'intendimento di promuovere un forte rilancio dello sviluppo del Mezzogiorno attraverso il Piano

per il Sud, articolato in sette punti prioritari, il primo dei quali è proprio costituito da grandi progetti di infrastrutture, specificamente destinati alla realizzazione di grandi assi ferroviari nelle regioni meridionali;

rilevato tuttavia che il Programma non reca adeguate indicazioni e orientamenti in relazione sia ai progetti di infrastrutture di trasporto, con particolare riferimento alle opere connesse ai Corridoi europei, sia alle strategie per promuovere la mobilità sostenibile e i sistemi di trasporto intelligente, necessarie per perseguire gli obiettivi ambientali contenuti nella strategia Europa 2020, nonché alla progressiva liberalizzazione del settore dei trasporti, da realizzare in coerenza con gli sviluppi della disciplina vigente negli altri Paesi dell'Unione europea;

fermo restando che i citati obiettivi dovranno essere sostenuti con adeguate risorse finanziarie, da indicare nel quadro dell'aggiornamento del Patto di stabilità che sarà prossimamente presentato in sede europea,

VALUTA FAVOREVOLMENTE

il Progetto di Programma, con i seguenti rilievi:

siano inserite tra le priorità del Programma – da sostenere mediante adeguate risorse finanziarie nel quadro dell'aggiornamento del Patto di stabilità che sarà prossimamente presentato in sede europea – le misure volte:

alla promozione della mobilità sostenibile e dei sistemi di trasporto intelligente, necessari per perseguire gli obiettivi ambientali contenuti nella strategia Europa 2020;

alla realizzazione di ulteriori progetti infrastrutturali in materia di trasporto, con particolare riguardo alle opere collegate ai Corridoi europei;

alla progressiva liberalizzazione del settore dei trasporti, in coerenza con gli sviluppi della disciplina vigente negli altri Paesi dell'Unione europea.

ALLEGATO 2

**Progetto di Programma Nazionale di Riforma per l'attuazione della
Strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva – Europa
2020 (Doc. CCXXXVI, n. 1).**

RILIEVI APPROVATI DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il Progetto di Programma Nazionale di Riforma per l'attuazione della Strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva – Europa 2020 (DOC. CCXXXVI, n. 1);

premesso che:

il presente Progetto di Programma, approvato il 5 novembre dal Consiglio dei Ministri, indica gli obiettivi e le misure per l'attuazione in Italia della nuova Strategia per la crescita e l'occupazione dell'UE (Europa 2020), nel quadro del nuovo sistema di coordinamento *ex ante* delle politiche economiche degli Stati membri;

la citata strategia, definita dal Consiglio europeo del 17-18 giugno 2010, si incentra su cinque obiettivi principali: portare al 75 per cento il tasso di occupazione per la popolazione di età compresa tra 20 e 64 anni, ridurre le emissioni di gas a effetto serra, migliorare i livelli d'istruzione e promuovere l'inclusione sociale, in particolare attraverso la riduzione della povertà;

il Progetto di Programma in oggetto, in coerenza con le indicazioni della Commissione europea, è articolata in tre parti (analisi dello scenario macro-economico a medio-termine, identificazione degli ostacoli principali alla crescita e all'aumento dell'occupazione; indicazione degli

obiettivi nazionali da perseguire per contribuire all'attuazione della strategia 2020);

considerato che, per quanto riguarda le materie di interesse della IX Commissione, il Programma in esame:

prevede il Nuovo Piano della Logistica che risponde all'esigenza di aumentare l'efficienza logistica del Paese e di realizzare una chiara strategia di lungo periodo sui trasporti;

persegue l'obiettivo indicato dall'Agenda Digitale europea, ossia quello di assicurare entro il 2020 almeno al 50 per cento della popolazione l'accesso a *internet* superveloce (velocità superiore ai 100 Megabit al secondo), prevedendo uno sforzo di tutte le componenti interessate (istituzioni, operatori, regolatori, investitori) per realizzare un modello di coinvestimento per favorire la competizione fra gli operatori e per realizzare una infrastruttura comune (cavi, condotti, fibre, cablaggi, eccetera) alla quale gli operatori delle telecomunicazioni potranno avere accesso per fornire i propri servizi, in regime di libera concorrenza;

sottolinea, nel quadro della politica regionale e di sviluppo, l'intendimento di promuovere un forte rilancio dello sviluppo del Mezzogiorno attraverso il Piano per il Sud, articolato in sette punti prioritari, il primo dei quali è proprio costituito da grandi progetti di infrastrutture,

specificamente destinati alla realizzazione di grandi assi ferroviari nelle regioni meridionali;

rilevato tuttavia che il Programma non reca adeguate indicazioni e orientamenti in relazione sia ai progetti di infrastrutture di trasporto, con particolare riferimento alle opere connesse ai Corridoi europei, sia alle strategie per promuovere la mobilità sostenibile e i sistemi di trasporto intelligente, necessarie per perseguire gli obiettivi ambientali contenuti nella strategia Europa 2020, nonché alla progressiva liberalizzazione del settore dei trasporti, da realizzare in coerenza con gli sviluppi della disciplina vigente negli altri Paesi dell'Unione europea;

fermo restando che i citati obiettivi dovranno essere sostenuti con adeguate risorse finanziarie, da indicare nel quadro dell'aggiornamento del Patto di stabilità che sarà prossimamente presentato in sede europea,

VALUTA FAVOREVOLMENTE

il Progetto di Programma, con i seguenti rilievi:

siano inserite tra le priorità del Programma – da sostenere mediante adeguate risorse finanziarie nel quadro dell'aggiornamento del Patto di stabilità che sarà prossimamente presentato in sede europea – le misure volte:

alla promozione della mobilità sostenibile e dei sistemi di trasporto intelligente, necessari per perseguire gli obiettivi ambientali contenuti nella strategia Europa 2020;

alla realizzazione dei progetti infrastrutturali in materia di trasporto, con particolare riguardo alle opere collegate ai Corridoi europei;

alla progressiva liberalizzazione del settore dei trasporti, in coerenza con gli sviluppi della disciplina vigente negli altri Paesi dell'Unione europea.

ALLEGATO 3

**Norme per la tutela della libertà d'impresa. Statuto delle imprese.
(Testo unificato C. 2754 Vignali e abb.).**

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il testo unificato delle proposte di legge, recante « Norme per la tutela della libertà d'impresa. Statuto delle imprese » (C. 2754 Vignali e abb.);

premesso che:

il provvedimento intende in via generale promuovere le micro, le piccole e le medie imprese (MPMI) che costituiscono larga parte del tessuto produttivo del Paese;

in particolare, esso è volto al riconoscimento del contributo fondamentale delle imprese alla crescita dell'occupazione e allo sviluppo economico; al sostegno all'avvio di nuove imprese, in particolare da parte dei giovani e delle donne; alla valorizzazione del potenziale di crescita, di produttività e di innovazione delle imprese, con particolare riferimento alle micro, piccole e medie imprese; alla promozione della competitività del sistema produttivo nazionale nel contesto internazionale;

considerato che, in questa prospettiva, il citato provvedimento reca, tra l'altro, disposizioni:

per la tutela delle micro, piccole e medie imprese tra cui, in particolare, la riserva minima del 50 per cento degli incentivi per l'internazionalizzazione e l'innovazione;

per favorire il credito, incentivare investimenti innovativi e favorire la diffusione dei valori di merito, efficienza e responsabilità;

per introdurre regimi fiscali di maggiore vantaggio per le imprese avviate da giovani di età inferiore a trentacinque anni, per le nuove imprese tecnologiche, per le nuove imprese femminili e per le imprese localizzate nelle aree svantaggiate;

per la riduzione e la trasparenza degli adempimenti amministrativi a carico di cittadini e imprese e per la semplificazione dei procedimenti per l'attività di impresa;

ritenuto che, nell'ottica della semplificazione dei procedimenti amministrativi, al fine di rimuovere gli ostacoli di tipo burocratico, che penalizzano soprattutto le micro, piccole e medie imprese, bisognerebbe evitare l'introduzione di disposizioni che prevedono l'istituzione di nuovi e ulteriori organismi istituzionali o specifici adempimenti amministrativi,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

valuti la Commissione di merito l'opportunità di realizzare le finalità del presente provvedimento senza introdurre nuovi ed ulteriori organismi istituzionali o specifici adempimenti amministrativi, rispetto a quelli previsti dalla disciplina vigente.