

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	76
INDAGINE CONOSCITIVA:	
Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci.	
Audizione di rappresentanti di ENEA (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	77
SEDE REFERENTE:	
Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche. C. 3681 Velo e C. 4296 Nastri (<i>Seguito dell'esame e rinvio – Adozione del testo base</i>)	77
ALLEGATO 1 (<i>Testo unificato adottato come testo base</i>)	84
COMITATO RISTRETTO:	
Istituzione dell'Autorità per i servizi e l'uso delle infrastrutture di trasporto. C. 1057 Lovelli e C. 4337 Garofalo	77
ATTI DEL GOVERNO:	
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/12/CE, concernente i diritti aeroportuali. Atto n. 380 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	78
SEDE REFERENTE:	
Disposizioni per l'introduzione della patente nautica a punti e del patentino nautico a punti e delega al Governo in materia di sanzioni per le violazioni commesse dai conducenti di imbarcazioni. Testo unificato C. 841 Fallica, C. 3644 Nastri e C. 4153 Meta (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	82
ALLEGATO 2 (<i>Proposte emendative riferite al testo unificato</i>)	87
RISOLUZIONI:	
7-00600 Meta: Iniziative per lo sviluppo e il potenziamento infrastrutturale del porto di Gioia Tauro.	
7-00633 Antonino Foti: Iniziative per lo sviluppo e il potenziamento infrastrutturale del porto di Gioia Tauro (<i>Seguito della discussione congiunta e rinvio</i>)	83
Sull'ordine dei lavori	83

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

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

INDAGINE CONOSCITIVA

*Mercoledì 20 luglio 2011. — Presidenza
del presidente Mario VALDUCCI.*

La seduta comincia alle 14.10.

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

Audizione di rappresentanti di ENEA.

(Svolgimento e conclusione).

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Rino ROMANI, *responsabile dell'unità tecnica efficienza energetica dell'ENEA* e Gabriella MESSINA, *responsabile della sezione mobilità sostenibile dell'ENEA*, svolgono una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ringrazia i rappresentanti di ENEA per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.30.

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

SEDE REFERENTE

Mercoledì 20 luglio 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 14.35.

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche.

C. 3681 Velo e C. 4296 Nastri.

(Seguito dell'esame e rinvio – Adozione del testo base).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 22 giugno 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il Comitato ristretto ha predisposto un testo unificato delle proposte di legge C. 3681 Velo e C. 4296 Nastri. Ne propone pertanto l'adozione come testo base (*vedi allegato 1*).

La Commissione concorda.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che, nell'odierna riunione dell'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi, si è convenuto di fissare il termine per la presentazione degli emendamenti alla ripresa dei lavori parlamentari, dopo la sospensione estiva.

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

La seduta termina alle 14.40.

COMITATO RISTRETTO

Mercoledì 20 luglio 2011.

Istituzione dell'Autorità per i servizi e l'uso delle infrastrutture di trasporto.

C. 1057 Lovelli e C. 4337 Garofalo.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 14.40 alle 14.45.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 20 luglio 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 14.45.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/12/CE, concernente i diritti aeroportuali.

Atto n. 380.

(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.

Mario VALDUCCI, *presidente* e relatore, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere, entro il 17 agosto prossimo, il proprio parere sullo schema di decreto di recepimento della direttiva 2009/12/CE, concernente i diritti aeroportuali, contenuta nell'allegato B della legge comunitaria 2009 (legge n. 96 del 2010).

Rileva che la direttiva, finalizzata ad istituire un quadro comune per la disciplina degli aspetti fondamentali dei diritti aeroportuali, si applica a tutti gli aeroporti il cui volume di traffico annuale supera la soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri – che nel corso del 2010, sono stati Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo, Venezia, Catania, Napoli e Bologna – e all'aeroporto con il maggior traffico passeggeri in ciascuno Stato membro. Osserva che la citata direttiva mira, in particolare, ad introdurre un sistema di tariffazione basato, in un quadro di libera concorrenza, sul confronto fra gestori e utenti aeroportuali, con la supervisione di un soggetto terzo, che assicuri il rispetto dei principi fissati nella direttiva stessa.

Segnala che il termine di recepimento della direttiva negli ordinamenti nazionali era stabilito al 15 marzo 2011: la mancata trasposizione nell'ordinamento interno della direttiva ha determinato l'apertura di una procedura di infrazione da parte della Commissione europea, comunicata con lettera di messa in mora inviata al Governo italiano il 18 maggio 2011.

Sottolinea che lo schema di decreto viene adottato sulla base dei criteri e principi direttivi specificamente definiti dall'articolo 39 della legge comunitaria 2009, fra i quali vanno in particolare segnalati: l'individuazione dell'ENAC come

autorità nazionale di vigilanza, e la previsione di un meccanismo di finanziamento, a carico dei vettori e dei gestori aeroportuali, che permetta di reperire le risorse necessarie per garantire, nell'ambito dell'ENAC, la costituzione o il potenziamento di un'apposita struttura preposta allo svolgimento di tali funzioni. In particolare l'ENAC dovrà svolgere compiti di regolazione economica con l'approvazione dei sistemi di tariffazione, anche pluriennale, che garantiscano il recupero degli incrementi dovuti all'inflazione e che siano orientati a criteri relativi ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e all'incentivazione degli investimenti correlati all'innovazione, alla sicurezza e alla qualità dei servizi; la previsione secondo cui il sistema tariffario vigente dovrà essere sostituito solo al momento dell'introduzione del nuovo regime tariffario in attuazione della normativa di recepimento della direttiva, in modo da assicurare che non vi siano interruzioni o incertezze nell'applicazione dei diritti medesimi; la previsione, anche in un'ottica di liberalizzazione, di un apposito regime per gli aeroporti con un volume di traffico passeggeri inferiore ai cinque milioni di movimenti passeggeri.

Ricorda che i diritti aeroportuali corrispondono ai prelievi, riscossi a favore del gestore aeroportuale e pagati dalle compagnie aeree in funzione dell'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti dal gestore stesso, connessi all'atterraggio, al decollo, al parcheggio degli aeromobili, alla illuminazione, nonché ai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture dei beni di uso comune.

Rammenta inoltre che, secondo l'articolo 11-*nonies* del decreto-legge n. 203 del 2005, la misura dei diritti aeroportuali viene determinata da decreti interministeriali (trasporti-economia), sulla base di criteri definiti dal CIPE. Gli stessi decreti indicano la variazione massima applicabile a tali diritti, che tiene conto del tasso di inflazione, del recupero di produttività, degli ammortamenti e di altri fattori.

Osserva che, peraltro, la definizione dei diritti relativi agli aeroporti soggetti alla

gestione totale (che riguarda i principali scali nazionali) è ricondotta, nel sistema legislativo dettato dal nuovo articolo 704 del codice della navigazione (come sostituito dal decreto legislativo n. 151 del 2006) a contratti di programma stipulati tra l'ENAC e i singoli gestori, cui si demanda la regolazione economica degli aeroporti, in materia di investimenti, corrispettivi e tariffe.

Fa presente che attualmente i contratti di programma già stipulati sono quelli relativi agli aeroporti di Bari, Brindisi, Pisa, Bologna e Napoli, che è in corso di esame in sede di Comitato interministeriale per la programmazione economica quello concernente lo scalo di Palermo, che si è conclusa l'istruttoria relativa al sistema aeroportuale di Milano e che sono in fase di definizione i contratti per gli scali di Roma e Venezia.

Ricorda infine che l'articolo 17, comma 34-*bis*, del decreto-legge n. 78 del 2009, ha introdotto una norma specifica per gli aeroporti con traffico annuale superiore a otto milioni di passeggeri, soglia superata, nel 2010, dai soli aeroporti di Roma Fiumicino, di Milano Malpensa e di Milano Linate, con la quale si prevede che l'ENAC è autorizzato a stipulare contratti di programma in deroga alla normativa vigente in materia, introducendo sistemi di tariffazione pluriennale che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali.

Passando ad una breve illustrazione del contenuto del provvedimento, precisa che l'articolo 1 dello schema di decreto dispone al comma 1 che la nuova disciplina dei diritti aeroportuali, come espressamente previsto dalla direttiva 2009/12, si applica agli aeroporti il cui traffico annuale supera la soglia di cinque milioni di movimenti passeggeri. Il comma 2 prevede che i diritti concernenti gli aeroporti con un volume di traffico annuale passeggeri inferiore ai cinque milioni di movimenti passeggeri sono sottoposti ad un regime di

vigilanza da parte dell'Autorità di vigilanza, istituita dal successivo articolo 3.

L'articolo 2 reca le definizioni, fra le quali si segnala quella relativa alla rete aeroportuale, che individua un gruppo di aeroporti gestiti dallo stesso gestore aeroportuale.

L'articolo 3 dello schema designa quale Autorità nazionale di vigilanza la « Direzione diritti aeroportuali », apposita struttura costituita nell'ambito dell'ENAC nei limiti della dotazione organica, finanziaria e strumentale disponibile all'entrata in vigore della direttiva 2009/12/CE, che opera con indipendenza di valutazione e di giudizio. L'articolo individua le regole amministrative e contabili finalizzate a garantire l'autonomia, l'imparzialità e l'indipendenza dell'Autorità. La Direzione diritti aeroportuali è costituita da un dirigente e da un massimo di dodici esperti in materia giuridico-economica nonché da cinque unità di personale tecnico amministrativo. Al fine di garantire le risorse necessarie alla costituzione ed al funzionamento dell'Autorità di vigilanza, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è fissata la misura dei diritti a carico degli utenti degli aeroporti e dei gestori aeroportuali, da utilizzarsi a copertura dei costi della struttura. Con lo stesso decreto viene ridotto il contributo dello Stato al funzionamento dell'ENAC per un importo corrispondente alle spese non più sostenute dall'Ente, correlate al funzionamento della Direzione trasformata in Autorità.

Le reti aeroportuali, ai sensi dell'articolo 4, sono designate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. L'Autorità di vigilanza può autorizzare il gestore aeroportuale di una rete aeroportuale ad introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete; può inoltre consentire al gestore aeroportuale di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente presso gli aeroporti che servono la stessa città o agglomerato

urbano, purché ciascun aeroporto rispetti gli obblighi in materia di trasparenza di cui al successivo articolo 7.

Secondo l'articolo 5, i diritti aeroportuali sono applicati in modo da non determinare discriminazioni tra gli utenti dell'aeroporto. L'Autorità di vigilanza può operare una modulazione degli stessi diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale, compresi i motivi ambientali, con impatto economico neutro per il gestore, utilizzando criteri improntati ai principi di pertinenza, obiettività e trasparenza.

L'articolo 5-*bis* introduce, al comma 1, un meccanismo volto a stabilire il grado di concorrenza fra gli aeroporti, secondo apposite «Linee guida sulla verifica dello stato della concorrenza» che saranno adottate dall'Autorità di vigilanza entro trenta giorni dalla entrata in vigore del provvedimento. In particolare, le linee guida devono: fissare i criteri di determinazione del grado di concorrenza presente nei singoli aeroporti; definire la metodologia di misurazione del grado di concorrenza, sulla base del mercato rilevante, della struttura del mercato, della presenza di barriere all'ingresso, del potere contrattuale degli utenti; stabilire la disciplina delle tariffe aeroportuali per gli aeroporti che risultano in una situazione di concorrenza; definire il quadro degli adempimenti a carico dei gestori aeroportuali; individuare le condotte potenzialmente anticompetitive che motivano l'adozione di misure regolamentari supplementari.

Il comma 2 si riferisce agli aeroporti che, secondo l'analisi di cui al comma 1, non risultino in situazione di effettiva concorrenza: con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia, su proposta dell'Autorità di vigilanza, dovranno essere individuati, in tale ambito, gli aeroporti per i quali continua ad applicarsi il vigente regime, di cui all'articolo 11-*nonies* del decreto-legge n. 203 del 2005.

L'articolo 6 reca le nuova disciplina delle tariffe applicabile agli aeroporti che, secondo l'analisi di cui all'articolo 5-*bis*,

risultano in situazione di effettiva concorrenza. Il comma 1 prevede una consultazione periodica, da svolgersi almeno una volta all'anno, tra società di gestione e utenti dell'aeroporto. Il comma 2 dispone che il gestore debba consultare gli utenti dell'aeroporto prima di elaborare progetti infrastrutturali destinati ad incidere sulle tariffe. Il comma 3 prevede espressamente che l'Autorità di vigilanza deve disporre che ogni modifica della misura dei diritti aeroportuali va concordata da gestori e utenti dell'aeroporto, rispettando gli impegni assunti dal gestore nella stipula della concessione, i piani di sviluppo ivi previsti, e le linee di politica tariffaria predisposte dal CIPE. Il gestore, ai sensi del comma 4, deve sottoporre agli utenti ogni proposta di modifica dell'ammontare dei diritti, almeno quattro mesi prima della sua adozione, notificandola all'Autorità di vigilanza. I commi successivi regolano le procedure da seguire in caso di mancato accordo sulle proposte del gestore, attribuendo all'Autorità di vigilanza la competenza a pronunciarsi sulle relative controverse, con decisione soggetta all'ordinario regime di impugnazione degli atti amministrativi; la competenza sugli eventuali ricorsi giurisdizionali è attribuita al TAR del Lazio.

Osserva che l'articolo 5-*bis*, richiamando non solo il comma 1, ma anche il comma 2 dell'articolo 1 delinea un sistema che, alla luce del successivo articolo 6, comporta l'applicazione di una disciplina differenziata nei singoli aeroporti, a seconda che sia verificata o meno una situazione di concorrenza, a prescindere dalla soglia di passeggeri (superiore o inferiore a 5 milioni annui). Tale sistema sembra pertanto non corrispondere al principio enunciato dalla direttiva e dall'articolo 1 dello stesso schema di decreto in esame che invece si fonda proprio sulla previsione di regimi differenziati in funzione della predetta soglia.

Al riguardo ritiene pertanto opportuno un chiarimento da parte del Governo circa la effettiva congruità del richiamo al 2 dell'articolo 1, contenuto all'articolo 5-*bis*.

L'articolo 7 reca norme sulla trasparenza, prevedendo nel dettaglio le informazioni minime che il gestore deve fornire agli utenti in occasione delle consultazioni di cui all'articolo 6, e quelle richieste agli utenti in relazione alle previsioni di traffico e all'utilizzo della propria flotta aerea. Le informazioni dovranno essere trattate come informazioni economicamente sensibili.

L'articolo 8 riguarda gli accordi che gestore e utenti devono stipulare al fine di definire i livelli di qualità dei servizi corrispondenti ai diritti aeroportuali concordati.

L'articolo 9 prevede che l'Autorità di vigilanza possa autorizzare il gestore all'erogazione di servizi aggiuntivi, disponendo una conseguente rimodulazione dei diritti aeroportuali.

L'articolo 10, al comma 1, detta norme sulle attività di controllo che l'Autorità di vigilanza deve compiere per garantire che nella determinazione dei diritti aeroportuali siano rispettati i principi di correlazione ai costi, trasparenza, consultazione degli utenti, non discriminazione, allineamento con la media europea dei diritti praticati in scali aventi analoghi volumi di traffico. Il comma 2, con riferimento alle gestioni aeroportuali cui si applica l'articolo 6, prevede specifiche misure di controllo sull'applicazione delle linee guida, disponendo che, in caso di inosservanza di tali prescrizioni, l'Autorità possa sospendere il regime tariffario, comunicando i propri rilievi al gestore, che nei trenta giorni successivi dovrà adottare i necessari provvedimenti.

Osserva che all'articolo 10, comma 2, non risultano corretti i rinvii ad altre disposizioni contenuti alle lettere *b)*, *c)*, da un lato, e *d)*, dall'altro, in quanto, essi, anziché richiamare, rispettivamente, le lettere *a)* e *c)* del medesimo comma, rinviano ai commi 2 e 4.

L'articolo 11 si riferisce agli aeroporti militari, prevedendo che l'aeronautica militare stipuli con il gestore un apposita convenzione per la definizione dei costi sostenuti per le infrastrutture e i servizi, e dei relativi compensi. Chiede al Governo di

fornire una valutazione sugli aeroporti misti, anche alla luce delle recenti vicende che hanno coinvolto l'aeroporto di Trapani.

L'articolo 12 prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetta una relazione annuale alla Commissione europea sullo stato di attuazione del provvedimento in esame.

La disciplina transitoria è dettata dall'articolo 13. In particolare il comma 1 dispone che la misura dei diritti aeroportuali stabilita nei contratti di programma già stipulati prima dell'entrata in vigore del decreto, sarà determinata con le nuove norme alla scadenza dei contratti; il comma 2 prevede che, fino alla piena attuazione dell'articolo 5-*bis*, si applicano l'articolo 11-*nonies* del decreto-legge n. 203 del 2005 e l'articolo 17, comma 34-*bis*, del decreto-legge n. 78 del 2009, sopra citati.

In proposito, osserva che la normativa transitoria non chiarisce se, nel periodo intercorrente fra l'entrata in vigore del decreto legislativo e la piena operatività dell'articolo 5-*bis*, sia possibile concludere la stipulazione di contratti di programma, anche per gli aeroporti che non rientrano nella ipotesi derogatoria di cui all'articolo 17, comma 34-*bis*, del decreto-legge n. 78 del 2009, il quale, come già ricordato, si applica solo agli scali con traffico superiore a 8 milioni di passeggeri.

L'articolo 14 reca infine la clausola di invarianza finanziaria.

Nell'esprimere una valutazione complessivamente positiva sullo schema di decreto legislativo in oggetto, si riserva di formulare una proposta di parere, anche alla luce degli ulteriori elementi di valutazione che dovessero emergere nel corso dell'esame.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO si riserva di fornire le valutazioni del Governo in una successiva seduta.

Mario LOVELLI (PD), nel ringraziare il presidente per l'ampia e puntuale relazione, nella quale sono stati evidenziati anche alcuni punti critici del provvedi-

mento, concernenti in particolare il rinnovo dei contratti di programma in essere con le società di gestione aeroportuale, osserva che la Commissione, stante il termine per l'espressione del parere fissato al 17 agosto 2011, si trova costretta ad esaminare il provvedimento in tempi assai ristretti, a fronte di un marcato ritardo del Governo nel recepimento della direttiva, che ha determinato l'apertura di una procedura di infrazione da parte della Commissione europea. Nel ricordare che la questione oggetto del provvedimento era stata già affrontata dalla Commissione nell'ambito dell'esame della legge comunitaria per il 2009, osserva che ci sarebbero stati i presupposti per un recepimento della direttiva nei termini previsti. In attesa delle valutazioni del Governo, si riserva di intervenire sul merito del provvedimento anche alla luce della proposta di parere del relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che, nonostante i ridotti termini per l'esame del provvedimento in oggetto, nell'odierna riunione dell'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, si è convenuto di svolgere, ove nulla osti da parte del Presidente della Camera, un ciclo di audizioni informali al riguardo, al fine di acquisire ulteriori elementi informativi.

Carlo MONAI (IdV), in relazione alla previsione di un meccanismo di finanziamento a carico di vettori e gestori aeroportuali che consenta di reperire le risorse per costituire una struttura all'interno dell'Enac, preposta alla definizione dei sistemi di tariffazione, osserva che tale meccanismo, anche se suscettibile di determinare risparmi di spesa per la finanza pubblica, potrebbe avere delle ricadute negative in termini di aumento del costo dei biglietti aerei per gli utenti. Ritiene inoltre che non sia politicamente opportuno designare l'Enac come autorità nazionale di vigilanza, stanti le recenti vicende giudiziarie che vedono coinvolto il citato ente.

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

La seduta termina alle 15.05.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 20 luglio 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Aurelio Salvatore Misiti.

La seduta comincia alle 15.05.

Disposizioni per l'introduzione della patente nautica a punti e del patentino nautico a punti e delega al Governo in materia di sanzioni per le violazioni commesse dai conducenti di imbarcazioni. Testo unificato C. 841 Fallica, C. 3644 Nastri e C. 4153 Meta.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 22 giugno 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che, con riferimento al testo unificato delle proposte di legge in oggetto, adottato nella seduta del 22 giugno scorso, sono stati presentati gli articoli aggiuntivi Crosio 6.01, Velo 6.02 e Compagnon 6.03 (*vedi allegato 2*).

Giacomo TERRANOVA (PdL), *relatore*, nell'illustrare brevemente il contenuto delle citate proposte emendative, fa presente che l'articolo aggiuntivo Crosio 6.01 novella l'articolo 65 del codice della nautica da diporto, autorizzando il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ad aggiornare, con proprio decreto di natura non regolamentare, da emanare di con-

certo con il Ministro della salute, i requisiti visivi e uditivi necessari per il conseguimento della patente nautica. Osserva che in sede di prima applicazione, il citato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è emanato entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

L'articolo aggiuntivo Velo 6.02 aggiunge un periodo al comma 1 dell'articolo 7 del decreto-legge n. 223 del 2006, prevedendo che le imprese di consulenza automobilistica possano autenticare anche le sottoscrizioni di negozi, estrarre copie conformi all'originale e – in base ad un apposito provvedimento da adottarsi da parte dell'Agenzia delle entrate – registrare gli atti telematicamente, ove ne sia prevista la registrazione.

L'articolo aggiuntivo Compagnon 6.03 inserisce l'articolo 27-bis nel codice della nautica da diporto di cui al decreto legislativo n. 171 del 2005, prevedendo l'uso dei dispositivi supplementari di allarme acustico e di segnalazione visiva da parte dei conducenti dei natanti adibiti a servizi di polizia o antincendio, nonché di organismi equivalenti solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto.

Sui predetti articoli aggiuntivi esprime, quindi, parere favorevole.

Il sottosegretario Aurelio Salvatore MISITI esprime un parere conforme a quello del relatore sulle citate proposte emendative.

La Commissione, con distinte votazioni, approva all'unanimità gli articoli aggiuntivi Crosio 6.01, Velo 6.02 e Compagnon 6.03 (vedi allegato 2).

Mario VALDUCCI, *presidente*, nel ricordare che il testo unificato, come modificato dagli emendamenti approvati, sarà trasmesso alle Commissioni competenti per il parere, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.10.

RISOLUZIONI

Mercoledì 20 luglio 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Aurelio Salvatore Misiti.

La seduta comincia alle 15.10.

7-00600 Meta: Iniziative per lo sviluppo e il potenziamento infrastrutturale del porto di Gioia Tauro.

7-00633 Antonino Foti: Iniziative per lo sviluppo e il potenziamento infrastrutturale del porto di Gioia Tauro.

(Seguito della discussione congiunta e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione congiunta delle risoluzioni in oggetto, rinviata nella seduta del 13 luglio 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che nella riunione odierna dell'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, si è convenuto di giungere, prima della sospensione estiva dei lavori parlamentari, alla votazione delle risoluzioni in oggetto, eventualmente unificandole in un unico testo.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia, quindi, il seguito della discussione ad altra seduta.

Sull'ordine dei lavori.

Vincenzo GAROFALO (Pdl) chiede al Governo di fornire al più presto notizie in merito all'attuazione dell'impegno contenuto nella risoluzione a propria firma n. 7-00527, relativa alle problematiche dell'autotrasporto nella regione siciliana, approvata nella seduta dell'8 giugno scorso.

La seduta termina alle 15.15.

ALLEGATO 1

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche (C. 3681 Velo e C. 4296 Nastri).**TESTO UNIFICATO ADOTTATO COME TESTO BASE**

ART. 1.

(Ambito di applicazione e definizioni).

1. La presente legge stabilisce i principi fondamentali in materia di interporti, ai sensi dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione, nell'ambito delle materie relative ai porti e aeroporti civili e alle grandi reti di trasporto e di navigazione di potestà legislativa concorrente, definisce i concetti di piattaforma logistica territoriale nazionale e di interporto e reca disposizioni per l'inserimento della rete dei terminali strategici nazionali nei sistemi di rete dei collegamenti e dei corridoi marittimi dell'Unione europea

2. In attuazione di quanto disposto dal comma 1, la presente legge persegue le seguenti finalità:

a) incrementare la concentrazione dei flussi di trasporto;

b) migliorare la razionalizzazione del territorio in funzione del trasporto;

c) contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale;

d) superare i limiti del trasporto intermodale terrestre e marittimo, promuovendo le effettive potenzialità competitive sui traffici di lunga distanza e la disponibilità di una rete portante di base finalizzata alla crescita delle imprese del trasporto e della logistica.

3. Ai sensi della presente legge si intende:

a) per piattaforma logistica territoriale, il compendio delle infrastrutture e

dei servizi, presenti su un territorio inter-regionale, destinato a svolgere funzioni connettive di valore strategico per l'intero territorio nazionale, e in particolare nei suoi rapporti con la rete transnazionale dei trasporti, per favorire l'interconnessione più efficace al fine di migliorare la competitività del Paese;

b) per interporto, il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati gestito da un soggetto imprenditoriale che opera al fine di favorire lo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità.

ART. 2.

(Programmazione delle strutture).

1. Il riconoscimento delle piattaforme logistiche territoriali esistenti e la localizzazione di nuove piattaforme logistiche territoriali sono di competenza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che vi provvede mediante l'approvazione, con proprio decreto, del piano generale delle intermodalità, nell'ambito del piano generale dei trasporti e della logistica, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, di seguito denominata « Conferenza unificata ».

2. Ai fini dell'elaborazione del piano per l'intermodalità, la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005,

n. 284, è integrata con la partecipazione di rappresentanti delle imprese ferroviarie operanti sul territorio nazionale.

3. Le previsioni del piano generale delle intermodalità costituiscono automatica delle eventuali prescrizioni degli strumenti urbanistici comunali e sovra comunali incompatibili.

4. Con il decreto di cui al comma 1 o con successivo decreto adottato con la procedura di cui al medesimo comma 1, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti determina l'ambito di influenza di ciascuna piattaforma logistica territoriale, all'interno del quale l'eventuale realizzazione di nuovi interporti è posta a totale carico dei soggetti privati proponenti e non costituisce comunque obbligo per lo Stato, per le regioni, per gli enti locali o per altri enti o società pubblici ai fini della realizzazione di opere di infrastrutturazione o di raccordo con le infrastrutture pubbliche.

ART. 3.

(Requisiti delle strutture).

1. Il riconoscimento di un interporto è soggetto ad autorizzazione regionale, subordinata alla verifica dei requisiti minimi previsti dalla presente legge e da quelli ulteriori eventualmente previsti dalla legge regionale.

2. I requisiti minimi previsti, ai sensi del comma 1 sono: un terminale ferroviario intermodale per l'effettuazione di traffici intermodali e/o convenzionali trasbordati, collegato direttamente con i maggiori centri industriali e distributivi del territorio regionale, idoneo a formare o ricevere treni completi, che operi, a regime, con un numero non inferiore a dieci coppie di treni settimanali, salvo che la regione non disponga diversamente nel rispetto dell'economicità dell'iniziativa; un'area attrezzata di sosta per i veicoli industriali; un servizio doganale, un centro direzionale; un'area per i servizi alle persone; un'area per i servizi ai veicoli industriali; aree diverse destinate rispettivamente alle funzioni di trasporto intermodale, di logi-

stica, di approvvigionamento, di logistica industriale, di logistica distributiva e di logistica distributiva urbana. La regione stabilisce altresì i volumi minimi settimanali di merce che devono essere trasportati su ferro.

3. La Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, nella composizione integrata di cui all'articolo 2, comma 2, definisce annualmente la rete di terminali e raccordi necessari per il funzionamento di ciascun interporto, ai fini della predisposizione del Prospetto Informativo della Rete (PIR) da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

4. Un interporto deve inoltre avere collegamenti stradali diretti con la viabilità di grande comunicazione, collegamenti ferroviari diretti con le linee ferroviarie nazionali prioritarie e collegamenti funzionali con almeno un porto e, ove possibile, un aeroporto.

5. Gli interporti già operativi e quelli in corso di realizzazione devono garantire il rispetto dei requisiti di cui ai commi 2 e 4 entro il quinto anno successivo a quello della data di entrata in vigore della presente legge.

6. La progettazione, la realizzazione e la gestione di un interporto devono rispondere a criteri di unitarietà tra le diverse funzioni previste e prevedere adeguati e certificati sistemi di sicurezza e di controllo nonché di risparmio energetico.

7. La localizzazione di nuovi interporti è effettuata tenendo conto del tracciato dei corridoi transeuropei di trasporto, come definiti dalla Decisione n. 661/2010/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010, dei piani regolatori delle regioni e dei comuni interessati nonché della rete infrastrutturale ivi esistente.

8. La progettazione di un interporto è obbligatoriamente sottoposta a valutazione di impatto ambientale.

ART. 4.

(Natura della gestione).

1. La gestione di un interporto costituisce attività di prestazione di servizi

rientrante tra le attività aventi natura commerciale.

2. I soggetti che gestiscono interporti agiscono in regime di diritto privato, anche se il loro statuto non prevede il fine di lucro.

ART. 5.

(Gestione dei rifiuti).

1. Nel rispetto della normativa dell'Unione europea e nazionale vigente in materia di rifiuti, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e d'intesa con la Conferenza unificata, sono disciplinate

le modalità di trasporto e di stoccaggio dei rifiuti da parte dei soggetti che gestiscono interporti al fine di favorire la semplificazione di tali attività.

ART. 6.

(Disciplina urbanistica).

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e d'intesa con la Conferenza unificata, sono stabiliti gli standard urbanistico-edilizi da osservare nelle piattaforme logistiche territoriali e negli interporti, anche in deroga al decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444.

ALLEGATO 2

Disposizioni per l'introduzione della patente nautica a punti e del patentino nautico a punti e delega al Governo in materia di sanzioni per le violazioni commesse dai conducenti di imbarcazioni (C. 841 Fallica, C. 3644 Nastri e C. 4153 Meta).

PROPOSTE EMENDATIVE RIFERITE AL TESTO UNIFICATO

Dopo l'articolo 6 inserire il seguente:

ART. 6-bis. *(Requisiti visivi e uditivi necessari per il conseguimento della patente nautica)*. 1. All'articolo 65 del codice della nautica da diporto di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente: « 2-bis. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad aggiornare, con proprio decreto di natura non regolamentare, da emanare di concerto con il Ministro della salute, i requisiti visivi e uditivi necessari per il conseguimento della patente nautica ».

2. In sede di prima applicazione, il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 65, comma 2-bis, del codice di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, introdotto dal comma 1 del presente articolo, è emanato entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

6. 01. Crosio, Velo, Tullo.

(Approvato)

Dopo l'articolo 6 inserire il seguente:

ART. 6-bis. *(Modifiche all'articolo 7 del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248)*. 1. All'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « I soggetti di cui alla lettera d) dell'articolo 1, comma 2, del

decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, possono autenticare anche le sottoscrizioni dei negozi e delle ulteriori dichiarazioni, nonché estrarre copie conformi all'originale, necessari o funzionali per l'annotazione e la gestione degli atti e delle dichiarazioni di cui al periodo precedente e, in base ad apposito provvedimento adottato da parte dell'Agenzia delle entrate, registrare questi ultimi, ove ne sia prescritta la registrazione, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1986, n. 131, per via telematica. ».

6. 02. Velo.

(Approvato)

Dopo l'articolo 6 inserire il seguente:

ART. 6-bis. *(Modifiche al codice della nautica da diporto di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)*. 1. Dopo l'articolo 27 del codice della nautica da diporto di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, è aggiunto il seguente:

« ART. 27-bis. *(Disposizioni concernenti la sicurezza dei natanti adibiti al servizio di polizia e controllo costiero)*. 1. L'uso del dispositivo acustico supplementare di allarme e, qualora i natanti ne siano muniti, del dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu è consentito ai conducenti dei natanti adibiti a servizi di polizia o antincendio, nonché

agli organismi equivalenti solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto.

2. Chiunque si trovi in prossimità dei natanti di cui al comma 1, appena udito il segnale acustico supplementare di allarme, ha l'obbligo di lasciare la precedenza in mare.

3. Chiunque, al di fuori dei casi di cui al comma 1, fa uso dei dispositivi supplementari ivi indicati è soggetto alla san-

zione amministrativa del pagamento di una somma da euro 78 a euro 311.

4. Chiunque viola le disposizioni del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 38 a euro 155. ».

6. 03. Compagnon, Mereu.

(Approvato)