

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 83/2012: Misure urgenti per la crescita del Paese. C. 5312 Governo (Parere alle Commissioni VI e X) (*Seguito dell'esame e rinvio*) 192

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). COM(2011)650 def. 3 (*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 127 del regolamento, e conclusione – Approvazione di un documento finale*) 193

ALLEGATO 1 (*Documento finale approvato dalla Commissione*) 198

Sui lavori della Commissione 193

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione del presidente di Alitalia-Compagnia Aerea Italiana SpA, Roberto Colaninno, e dell'amministratore delegato della medesima società, Andrea Ragnetti, sull'attuale situazione del trasporto aereo 196

SEDE LEGISLATIVA:

Modifica all'articolo 1 della legge 5 febbraio 1992, n. 122, concernente la disciplina dell'attività di autoriparazione C. 4574 Delfino (*Seguito della discussione e conclusione – Approvazione*) 196

ALLEGATO 2 (*Emendamento approvato*) 203

Sui lavori della Commissione 197

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 11 luglio 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 9.05.

DL 83/2012: Misure urgenti per la crescita del Paese. C. 5312 Governo.

(Parere alle Commissioni VI e X).

(*Seguito dell'esame e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 10 luglio 2012.

Mario TULLO (PD), nel rilevare l'assenza del Governo, osserva che il dibattito sarebbe più proficuo se fosse presente il rappresentante del Governo, così da dare risposta alle osservazioni e ai chiarimenti posti dai commissari in ordine al decreto-legge.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nel ricordare che il provvedimento è in calendario anche nella seduta di domani e che la Commissione può esprimere parere anche la prossima settimana, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 9.10.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Mercoledì 11 luglio 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 9.10.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). COM(2011)650 def. 3.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 127 del regolamento, e conclusione – Approvazione di un documento finale).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 6 giugno 2012.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che nella seduta del 6 giugno scorso il relatore ha presentato una proposta di documento finale, impegnandosi per altro, ad apportarvi alcune modificazioni, alla luce degli esiti della discussione. Ricorda altresì che, in data 27 giugno, è pervenuto il parere espresso dalla XIV Commissione.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, fa presente di aver predisposto una nuova formulazione del documento finale, evidenziando che le modifiche apportate alla precedente versione del documento tengono conto sia della necessità di sottolineare maggiormente le esigenze relative alle regioni insulari sia dell'opportunità di implementare la rete globale per tenere conto della crescita degli scambi che coinvolgono l'intera area del Mediterraneo, i Paesi dell'Est Europa e quelli del Nord Africa, attraverso l'inserimento, tra le azioni finanziabili in forma di sovvenzioni, anche di quelle inerenti alla rete globale, nei limiti del 5 per cento della dotazione finanziaria complessiva. Presenta quindi una nuova formulazione della proposta di documento finale (*vedi allegato 1*).

La Commissione approva la nuova formulazione della proposta di documento finale del relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il documento testé approvato sarà trasmesso, oltre che al Governo, anche al Parlamento europeo e alla Commissione europea.

Sui lavori della Commissione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, fa presente di avere inviato – come convenuto nella riunione dell'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, della IX Commissione del 4 luglio scorso – una lettera al presidente della Camera riguardo all'interpretazione dell'articolo 2, comma 7, della legge n. 481 del 1995, ai fini della determinazione del *quorum* necessario per l'approvazione, da parte delle Commissioni competenti, della proposta di nomina del presidente e dei componenti dell'Autorità dei trasporti.

Dà quindi conto della lettera inviata, illustrandone i contenuti nei termini seguenti:

« Onorevole Presidente,

l'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011, come sostituito dall'articolo 36 del decreto-legge n. 1 del 2012, ha previsto l'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge n. 481 del 1995. Il comma 1-*bis* del citato articolo 37 prevede che l'Autorità è organo collegiale composto dal presidente e da due componenti nominati secondo le procedure di cui all'articolo 2, comma 7, della predetta legge n. 481 del 1995. Tale disposizione, oltre a prevedere il parere favorevole vincolante delle Commissioni parlamentari a maggioranza dei due terzi dei componenti e la possibilità di procedere all'audizione delle persone designate, stabilisce che « in sede di prima attuazione della presente legge le Commissioni si pronunciano entro trenta giorni dalla richiesta del parere; decorso tale termine il parere viene espresso a maggioranza assoluta. ».

Nella riunione dell'8 giugno 2012, il Consiglio dei ministri, in attuazione della

menzionata disposizione, ha avviato la procedura per la nomina del professor Mario Sebastiani a presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti, nonché del presidente Pasquale de Lise e della dottoressa Barbara Marinali a componenti della medesima Autorità. In data 13 giugno 2012, il Ministro per i rapporti con il Parlamento ha conseguentemente inviato la richiesta di parere parlamentare allegando i *curricula* dei designati. Le proposte di nomina sono state deferite, in data 14 giugno 2012, alla competenza della IX Commissione della Camera e, in pari data, alla competenza della 8^a Commissione Lavori pubblici del Senato.

Come emerso nel corso della riunione tenutasi ieri dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, della IX Commissione, l'attuazione della disposizione di cui all'articolo 2, comma 7, della predetta legge n. 481 del 1995, nell'ipotesi di un'autorità di nuova istituzione, qual è appunto l'Autorità di regolazione dei trasporti, pone delicate questioni di interpretazione che si è ritenuto opportuno sottoporre alla Sua attenzione.

In particolare, si pone il dubbio se tale disposizione – nella parte in cui prevede che «in sede di prima attuazione della presente legge», decorso il termine di trenta giorni dalla richiesta, il parere viene espresso a maggioranza assoluta – sia applicabile anche alla procedura per la nomina del presidente e dei componenti della nuova Autorità di regolazione dei trasporti, determinando per conseguenza la possibilità – in sede di prima costituzione – di procedere alle citate nomine, anche se il parere parlamentare non fosse approvato a maggioranza dei due terzi, ma a maggioranza assoluta.

In senso contrario, milita indubbiamente la formulazione letterale della predetta norma la quale, facendo riferimento alla prima attuazione della legge n. 481 del 1995, potrebbe suggerire di confinarne l'applicazione alla sola prima attuazione della stessa legge n. 481 – fase evidentemente esaurita dato che la legge risale a 17 anni fa – ed alle sole Autorità in essa espressamente nominate (ossia le Autorità

per l'energia e il gas e per le telecomunicazioni), con esclusione delle altre Autorità di regolazione previste da leggi successive.

In senso favorevole, d'altra parte, potrebbe invocarsi – oltre al dato formale che il comma 1-*bis* dell'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011 rinvia alle procedure di cui al comma 7 dell'articolo 2 della legge n. 481, senza apporvi limitazioni espresse – la *ratio* complessiva della disposizione in questione: in particolare la previsione – per la fase costitutiva delle autorità disciplinate dalla legge n. 481 – di un meccanismo che ne favorisca una più rapida attivazione iniziale attraverso l'abbassamento del quorum ordinario dei due terzi richiesto per il parere parlamentare vincolante, potrebbe rispondere ad un'esigenza comune a tutte le Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità. Ciò anche alla luce del comma 2 dell'articolo 2 della stessa legge n. 481, che prevede che le disposizioni recate da tale articolo costituiscono principi generali cui si ispira la normativa relativa appunto alle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità.

Le chiedo, pertanto, a nome dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, della IX Commissione, una Sua autorevole decisione in ordine alla questione richiamata, al fine di consentire alla Commissione medesima di conoscere, prima di procedere alla votazione sulle predette proposte di nomina, le conseguenze procedurali che deriverebbero dall'eventuale mancato raggiungimento, entro trenta giorni dalla richiesta del parere, della maggioranza dei due terzi. »

Fa presente che il Presidente della Camera ha dato riscontro alla citata lettera nei seguenti termini:

« Onorevole Presidente,

rispondo alla Sua lettera del 5 luglio scorso, con la quale mi sottopone una questione di interpretazione dell'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011, come sostituito dall'articolo 36 del decreto-legge n. 1 del 2012, relativo all'istituzione, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge

n. 481 dei 1995, dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Al riguardo Ella rappresenta che il comma 1-*bis* del citato articolo 37 prevede che la nomina dei membri della nuova Autorità avvenga secondo le procedure di cui all'articolo 2, comma 7, della legge 14 novembre 1995, n. 481, che stabilisce, in particolare, che non si può procedere alle nomine in mancanza del parere favorevole espresso dalle Commissioni parlamentari a maggioranza dei due terzi dei componenti e che le Commissioni possono audire le persone designate. Viene al riguardo prospettato l'interrogativo se alla procedura di nomina dei componenti della istituenda Autorità sia applicabile anche l'ultimo periodo del comma 7 dell'articolo 2 della citata legge n. 481 del 1995; che pone una norma transitoria in base alla quale «in sede di prima attuazione della presente legge le Commissioni parlamentari si pronunciano entro trenta giorni dalla richiesta del parere; decorso tale termine il parere viene espresso a maggioranza assoluta».

Valutata attentamente la questione e considerate in particolare le argomentazioni che Lei espone a sostegno delle diverse tesi, è da ritenere che il dato letterale della formulazione della norma contenuta nell'ultimo periodo del comma 7 dell'articolo 2 della legge n. 481 (che parla di «prima applicazione delle presente legge»), nella sua univocità, costituisca un elemento insuperabile a favore dell'opzione interpretativa che esclude l'applicazione della disposizione alla nuova Autorità.

La prima applicazione della suddetta legge si è infatti già verificata all'atto dell'istituzione delle due autorità di regolazione di servizi di pubblica utilità espressamente menzionate da tale provvedimento legislativo, ossia quelle competenti per l'energia elettrica e il gas (istituita nel 1996) e quella per le telecomunicazioni (istituita nel 1998). Va ricordato in proposito che, proprio in sede di espressione del parere parlamentare in occasione della prima istituzione dell'Autorità per le telecomunicazioni, nella seduta della Commissione trasporti della Camera

del 15 gennaio 1998 fu espressamente richiamata la possibilità di applicare la disposizione legislativa che prevede, decorso il termine di trenta giorni, l'abbassamento del *quorum* dalla maggioranza dei due terzi a quella assoluta dei componenti della Commissione: ciò evidentemente nel presupposto che si trattasse appunto della prima applicazione della legge n. 481.

In tale situazione – essendo tra l'altro decorsi diciassette anni dall'approvazione della legge n. 481 – appare chiaro che il richiamo alle procedure di cui all'articolo 2, comma 7, non può che riguardare la modalità di espressione «a regime» del parere da parte delle Commissioni parlamentari e non anche la possibilità di applicare la disciplina transitoria ivi prevista, i cui effetti, come detto, si sono già interamente dispiegati. Va aggiunto che proprio la natura transitoria della previsione in oggetto la rende di per sé speciale e derogatoria rispetto al regime generale e, in quanto tale, di stretta interpretazione.

Alla luce delle considerazioni svolte, è dunque conclusivamente da ritenere che la procedura di espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari nell'ambito del procedimento di nomina dei membri dell'Autorità di regolazione dei trasporti, prevista dall'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011, come sostituito dall'articolo 36 del decreto-legge n. 1 del 2012, resti in ogni caso assoggettata al regime ordinario previsto dal citato comma 7 dell'articolo 2 della legge n. 481, che consente la nomina dei suddetti membri da parte del Governo solo a condizione che le Commissioni parlamentari abbiano espresso parere favorevole a maggioranza dei due terzi.»

Jonny CROSIO (LNP), nell'esprimere una forte preoccupazione per i contrasti, di cui è stata data ampiamente notizia dalla stampa nella giornata di ieri, tra i vertici delle società NTV SpA e FS SpA, giudica importante e urgente l'istituzione dell'Autorità dei trasporti e auspica che la maggioranza che sostiene il Governo possa esprimersi favorevolmente sulle proposte

di nomina del presidente e dei componenti dell'Autorità, consentendo così la nomina del collegio e l'avvio dei lavori di tale fondamentale organismo. Giudica altresì opportuno che venga avviata un'attività conoscitiva in ordine ai problemi emersi sulla stampa riguardo allo scarso traffico di passeggeri nella stazione di Roma Tiburtina, recentemente rinnovata per accogliere i treni ad alta velocità.

La seduta termina alle 9.25.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 11 luglio 2012.

Audizione del presidente di Alitalia-Compagnia Aerea Italiana SpA, Roberto Colaninno, e dell'amministratore delegato della medesima società, Andrea Ragnetti, sull'attuale situazione del trasporto aereo.

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.05 alle 15.40.

SEDE LEGISLATIVA

Mercoledì 11 luglio 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 15.50.

**Modifica all'articolo 1 della legge 5 febbraio 1992, n. 122, concernente la disciplina dell'attività di autoriparazione.
C. 4574 Delfino.**

(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione).

La Commissione prosegue la discussione del provvedimento in oggetto, rinviata nella seduta del 21 giugno 2012.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 65, comma 2, del

regolamento, la pubblicità delle sedute per la discussione in sede legislativa è assicurata, oltre che con resoconto stenografico, anche tramite la trasmissione attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Ricorda che in data 21 giugno 2012, il relatore, dopo la scadenza del termine per la presentazione degli emendamenti, ha presentato l'emendamento 2.100 riferito all'articolo 2, rispetto al quale non sono stati presentati subemendamenti. Fa presente che su tale emendamento le Commissioni I (Affari costituzionali), V (Bilancio), X (Attività produttive) e la Commissione parlamentare per le questioni regionali hanno espresso parere favorevole.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva l'articolo 1 del provvedimento.

Antonio MEREU (UdCpTP), *relatore*, illustra l'emendamento a propria firma 2.100.

Il sottosegretario Guido IMPROTA esprime parere favorevole sull'emendamento 2.100 del relatore.

La Commissione, con distinte votazioni, approva l'emendamento 2.100 del relatore (*vedi allegato 2*), l'articolo 2, come modificato dall'emendamento 2.100 del relatore, l'articolo 2-bis, introdotto dall'emendamento 2.100 del relatore e l'articolo 3.

Antonio MEREU (UdCpTP), *relatore*, propone la seguente correzione di forma, ai sensi dell'articolo 90, comma 1, del Regolamento: *al comma 1, dell'articolo 3, la parola: « derivano » è sostituita con le seguenti: « devono derivare ».*

La Commissione approva la correzione di forma proposta dal relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente*, chiede che la presidenza sia autorizzata al coordinamento formale del testo approvato.

La Commissione acconsente.

La Commissione, con votazione nominale, approva il progetto di legge C. 4574.

Sui lavori della Commissione.

Il sottosegretario Guido IMPROTA, in merito alle votazioni previste in Commissione per la giornata odierna riguardo alle proposte di nomina formulate dal Governo e concernenti l'Autorità dei trasporti, fa presente che le riflessioni che sono scaturite in Commissione e la lettera indirizzata al presidente Valducci dal presidente della Camera dei deputati, Gianfranco Fini, suggeriscono l'esigenza di svolgere un approfondimento.

Sandro BIASOTTI (PdL) nel condividere la richiesta di approfondimento formulata dal Governo, giudica opportuno un rinvio della votazione in Commissione sulle proposte di nomina del Governo.

Michele Pompeo META (PD), nel dichiarare che avrebbe preferito votare nella giornata odierna, rileva tuttavia che la risposta del Presidente Fini rappresenta

una novità importante che chiarisce come per l'approvazione delle proposte di nomina sia comunque necessaria la maggioranza dei due terzi.

Prendendo atto, quindi, dell'esigenza manifestata dal rappresentante del Governo, auspica che la Commissione sia messa in condizione di votare nei prossimi giorni la terna dei candidati designati per l'Autorità dei trasporti.

Jonny CROSIO (LNP), nel ritenere imbarazzante il comportamento del Governo riguardo alle proposte di nomina dei candidati designati all'Autorità dei trasporti, auspica che si pervenga velocemente alla soluzione di tale questione.

Antonio MEREU (UdCpTP) concorda con la richiesta formulata dal Governo di un approfondimento riguardo alle proposte di nomina dei componenti del collegio dell'Autorità dei trasporti.

La seduta termina alle 16.05.

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

ALLEGATO 1

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). COM(2011)650 def. 3.

DOCUMENTO FINALE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione,

esaminata, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, la proposta di regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) COM(2011)650,

apprezzato l'impegno manifestato dal Governo a fornire utili elementi di informazione e di valutazione mediante la scheda informativa trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 4-*quater* della legge 4 febbraio 2005, n.11, che ha contribuito ad una approfondita istruttoria;

preso atto:

del Libro bianco sui trasporti del 2011 (COM(2011)144) recante misure strategiche all'orizzonte del 2050;

dei pareri espressi sulla proposta in esame dal Comitato economico e sociale, il 22 febbraio 2012 e dal Comitato delle regioni dell'Unione europea, il 4 maggio del 2012;

degli importanti elementi di informazione e valutativi acquisiti nel corso delle audizioni svolte con rappresentanti delle istituzioni, esperti dell'economia dei trasporti e operatori del settore;

del documento finale approvato dalle Commissioni Bilancio e Politiche dell'Unione europea della Camera dei deputati nella seduta del 28 marzo 2012, in esito all'esame delle proposte legislative relative al Quadro finanziario pluriennale 2007-2014;

del parere espresso sulla citata proposta di regolamento, nella seduta del 27 giugno 2012, dalla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea);

premesso che:

la Commissione europea, con la proposta di regolamento in oggetto, ha prospettato una revisione della rete TEN-T ispirata all'obiettivo di realizzare una moderna rete di trasporto, interconnessa e interoperabile, in grado di eliminare le strozzature e le carenze strutturali che ostacolano il completamento del mercato unico;

la proposta in oggetto prevede un'articolazione della rete transeuropea di trasporto fondata su due livelli con funzioni diverse tra loro;

il primo livello, costituito da una rete globale (*comprehensive network*) diffusa capillarmente su ciascun territorio nazionale – da realizzare entro il 2050, tenendo conto, in larga misura, delle reti di trasporto ferroviaria, stradale, portuale e aeroportuale di ogni singolo paese – ha lo scopo di consentire la realizzazione di obiettivi di coesione territoriale ed economica;

il secondo livello, costituito da una rete centrale (*core network*), a più elevato valore aggiunto europeo, da realizzare entro il 2030, comprende i principali assi di trasporto transeuropeo che rivestono un ruolo strategico per la libera circolazione di merci e passeggeri, ai fini della piena realizzazione del mercato unico;

la proposta in oggetto prevede, inoltre, la revisione degli orientamenti per individuare i progetti di interesse comune riaffermando, quale strumento quadro per la realizzazione coordinata della rete centrale, il ruolo dei corridoi, comprendenti almeno tre modi di trasporto, che attraversano almeno tre Stati membri;

nel corso dei negoziati sulla revisione degli orientamenti per la realizzazione delle reti è emersa la necessità di contemperare gli interessi e le priorità degli Stati centrali dell'Unione, che già dispongono di infrastrutture più avanzate, con quelle degli Stati più periferici, caratterizzati invece da un sistema di infrastrutture di trasporto più arretrato o che comunque si raccorda in modo meno agevole alla rete centrale;

in questo quadro, le nuove articolazioni della rete di trasporto transeuropea, quali risultanti dalle proposte di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio TEN-T COM (2011)650 e COM(2011)665, concernenti, rispettivamente, l'individuazione delle « linee guida » delle reti TEN-T e lo strumento di finanziamento delle stesse, rappresentano il punto di approdo dei citati negoziati protrattisi per tutto il 2010 e per parte del 2011 tra gli Stati membri dell'Unione europea;

appare necessario, tuttavia, rendere l'attuale disegno delle reti TEN-T più rispondente alle caratteristiche territoriali e socio-economiche dell'Italia nonché alle opportunità di sviluppo del nostro Paese, rappresentate dalla crescita degli scambi che coinvolgono l'intera area del Mediterraneo, i Paesi dell'Est Europa e quelli del Nord Africa, rivolgendo maggiore attenzione ai rapporti con i Paesi confinanti, allo sviluppo della politica di coesione e al superamento dei « colli di bottiglia » attraverso una rete integrata a livello europeo;

per rispondere a tale esigenza, un utile strumento, previsto dalla stessa proposta di regolamento è rappresentato dalla revisione periodica degli allegati, attraverso atti delegati che consentono di aggiornare le mappe della rete globale;

considerato che, con riguardo alla dotazione finanziaria prevista dal quadro pluriennale 2014-2020:

la proposta in esame fa parte del più ampio pacchetto di proposte (COM(2011)665, 650, 657, 658) volte a disciplinare il nuovo meccanismo per collegare l'Europa (*Connecting Europe facility*), nell'ambito del quadro finanziario pluriennale dell'Unione europea 2014-2020;

il ricorso ad unico meccanismo finanziario relativo ai settori delle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni è condivisibile alla luce dell'esigenza di razionalizzare ed agevolare la concessione del contributo finanziario dell'UE a favore delle infrastrutture ottimizzando la gamma di strumenti disponibili, uniformando le norme operative per il loro uso e promuovendo le possibili sinergie tra i tre settori considerati;

la dotazione finanziaria complessiva per il meccanismo per collegare l'Europa, prospettata nelle proposte della Commissione europea relative al quadro finanziario pluriennale dell'Unione europea 2014-2020, sarebbe pari a 40 miliardi di euro in stanziamenti di impegno per l'intero periodo e sarebbe inclusa nella rubrica relativa alla coesione economica, sociale e territoriale. Un ulteriore stanziamento, pari a 10 miliardi di euro, sarebbe erogato dal Fondo di coesione e riservato, pertanto, ai soli Paesi che, avendo un PIL pro-capite inferiore al 90 per cento della media Ue a 27, beneficiano del sostegno di tale ultimo fondo;

nell'ambito del suddetto stanziamento complessivo, la proposta in esame destina alle reti TEN-T risorse pari a 31,7 miliardi di euro, di cui peraltro 10 miliardi provenienti dal Fondo di coesione e riservati ai relativi Stati beneficiari;

è apprezzabile la proposta della Commissione di aumentare, rispetto al periodo 2007-2013, la quota di cofinanziamento a carico del bilancio UE che passerebbe dal 10 al 20 per cento per i

progetti di interesse comune, dal 20 al 30 per cento per i progetti di interesse comune che insistono sulla rete centrale e dal 30 al 40 per cento per i progetti transfrontalieri della rete prioritaria;

nonostante un aumento significativo rispetto al periodo 2007-2013, gli stanziamenti del bilancio UE e la relativa quota di cofinanziamento per il 2014-2020 restano ampiamente inferiori rispetto sia al fabbisogno complessivo per realizzare le infrastrutture necessarie per fare fronte alla domanda di trasporto nell'UE, stimato in più di 1,5 trilioni di euro per il periodo 2010-2030, sia alle risorse richieste per il completamento delle reti TEN-T, pari a circa 500 miliardi di euro entro il 2020;

in questa prospettiva, è condivisibile l'ampio ricorso, prospettato dalla Commissione europea, oltre che ai prestiti e alle garanzie della Banca europea per gli investimenti, a strumenti finanziari innovativi, garantiti dal bilancio dell'UE e dalla BEI, quali i project bond, per promuovere investimenti privati nel settore delle reti;

va tuttavia rilevato che, alla luce delle modeste risorse previste dal bilancio dell'UE, una significativa emissione di *project bond* sembra presupporre un aumento consistente del capitale della BEI a garanzia delle emissioni stesse. In questo senso vanno considerate positivamente le proposte avanzate da diversi Stati membri in vista del Consiglio europeo del 28-29 giugno 2012;

va pertanto sostenuta anche la proposta della Commissione volta ad avviare, sin dal 2012-2013, un progetto pilota per l'introduzione dei *project bond*, concentrato su 5-10 progetti avanzati che beneficerebbero di finanziamenti provenienti dal bilancio dell'UE e dalla BEI, pari a 230 milioni di euro, in grado di garantire investimenti per un valore di 4,6 miliardi di euro;

l'aumento delle risorse destinate dall'UE all'ammodernamento e all'ampliamento delle infrastrutture di trasporto è stato indicato, da numerosi Stati membri e

dalla Commissione europea, tra gli obiettivi prioritari di una strategia per il rilancio della crescita e dell'occupazione nell'Unione europea che completerebbe il nuovo sistema di *governance* economica europea;

ritenuto pertanto che, con riferimento al territorio nazionale:

la realizzazione delle opere che afferiscono alle reti transeuropee di trasporto sia condizione indispensabile per elevare i livelli di competitività del paese, ridurre il livello di congestione, prevenire il rischio di una marginalizzazione economica, garantendo la coesione economica, sociale e territoriale, nonché la crescita e l'occupazione;

l'ampiezza dell'orizzonte temporale entro il quale si dovrà procedere alla realizzazione della rete centrale costituisca per l'Italia un'occasione unica per recuperare i ritardi accumulati nella realizzazione dei progetti già avviati;

risulti indispensabile, alla luce del citato quadro finanziario, definire le priorità di investimento sulla base di criteri che consentano di garantire il raggiungimento di obiettivi nazionali e al contempo di interesse europeo, considerando gli assi di comunicazione trasversali, come essenziale integrazione della direttrice nord-sud;

i progetti individuati sulla base delle citate priorità debbano essere selezionati effettuando la valutazione costi-benefici anche, in chiave prospettica, ossia considerando le potenzialità di sviluppo e di crescita dei traffici e della domanda di mobilità;

esprime una valutazione complessivamente positiva, con le seguenti osservazioni:

con riguardo alla dotazione finanziaria complessiva nell'ambito del quadro finanziario pluriennale 2014-2020:

1) si valuti, nell'ambito del negoziato in corso sul quadro finanziario pluriennale 2014-2020, la possibilità di disporre un incremento delle risorse destinate al nuovo meccanismo per collegare l'Europa, in considerazione del forte po-

tenziale, in termini di crescita ed occupazione, dell'ammodernamento della rete infrastrutturale dei trasporti;

2) sia previsto un crescente ricorso a strumenti finanziari innovativi, quali i *project bond*, in grado di mobilitare finanziamenti supplementari da parte di investitori privati, tenendo anche conto dei risultati del progetto pilota avviato per il periodo 2012-2013;

3) siano sostenute le proposte volte ad aumentare il capitale della BEI, in vista dell'emissione di prestiti e della prestazione di garanzie in misura adeguata agli investimenti richiesti dal completamento delle reti TEN-T e a consentire un ampio ricorso ai *project bond*;

4) siano inserite, tra le azioni finanziabili in forma di sovvenzioni, anche quelle inerenti alla rete globale, nei limiti del 5 per cento della dotazione finanziaria complessiva;

con riferimento alla individuazione e alla realizzazione dei progetti:

5) siano contemperati gli interessi e le priorità degli Stati centrali dell'Unione, che già dispongono di infrastrutture più avanzate, con quelle delle Stati più periferici e delle regioni insulari, caratterizzati invece da un sistema di infrastrutture di trasporto più arretrato o che comunque si raccorda in modo meno agevole alla rete centrale, determinando gravi e permanenti svantaggi soprattutto per le predette regioni;

6) sia valorizzato, in questa prospettiva, il ruolo dell'Italia come piattaforma ideale per le connessioni mediterranee e trasversali in Europa, assegnando particolare rilievo, nell'ambito del cosiddetto corridoio Mediterraneo, alle realtà portuali e ai collegamenti con le isole, soprattutto a quelli con le isole maggiori;

7) sia considerato il ruolo strategico che possono svolgere, ai fini dello sviluppo della rete globale, la realizzazione di un asse multimodale in grado di raccordare i porti dell'Alto Tirreno con quelli

dell'Adriatico nonché lo sviluppo delle opere collegate al corridoio Baltico-Adriatico, lungo la dorsale Adriatica;

8) siano perseguiti gli obiettivi di interoperabilità delle infrastrutture e dei sistemi nonché di intermodalità dei trasporti, concentrando gli investimenti sulle infrastrutture che risultino più produttive alla luce dei volumi di traffico attesi valutati sulla base della domanda effettiva e delle potenzialità di sviluppo futuro della stessa;

9) sia precisata la nozione di « nodo urbano », di cui all'articolo 47 della proposta di regolamento, in modo da integrare le aree logistiche e portuali afferenti, garantendo la connessione tra porti, retroporti e porti della navigazione interna, anche di minori dimensioni, armonizzandone la *governance* sotto il profilo giuridico e amministrativo, affinché tali aree possano assumere un'effettiva rilevanza nel quadro delle reti transeuropee di trasporto;

10) siano realizzati meccanismi di forte coordinamento e di *governance* integrata e sovranazionale, in modo da facilitare l'armonizzazione delle condizioni di accesso, pianificazione e realizzazione delle reti;

con riguardo all'attuazione dei progetti a livello nazionale;

11) siano selezionati i progetti concernenti le singole opere relative alla realizzazione della rete transeuropea di trasporto alla luce di un'accurata analisi costi-benefici, effettuata tenendo conto delle potenzialità di sviluppo e di crescita dei traffici, della domanda di mobilità e degli effetti che possono derivare dalle citate opere sulla coesione economica e sociale, assicurando priorità alle opere che rispondano a tempi di realizzazione chiaramente definiti e vincolanti, al fine di massimizzare i risultati ottenibili a parità risorse stanziato;

12) ai fini dello sviluppo della rete globale, sia assicurata priorità agli assi di comunicazione trasversali, com-

presi i collegamenti con le isole, secondo una mobilità est-ovest, quale essenziale integrazione della direttrice nord-sud, e alle opere concernenti i nodi urbani, in considerazione della loro rilevanza per lo sviluppo economico e sociale di vasti territori, assumendo come primario l'obiettivo di promuovere la mobilità urbana e di abbattere il livello delle emissioni;

13) sia attribuita priorità all'integrazione intermodale di autostrade, porti, ferrovie e aeroporti, attraverso lo sviluppo di interporti da realizzare, nel-

l'ambito di piattaforme logistiche territoriali di carattere interregionale;

14) sia garantito il più ampio coinvolgimento degli interessi e delle rappresentanze locali nella valutazione dei progetti e per tutte le fasi di realizzazione;

15) sia assicurata una costante informazione al Parlamento sullo stato di avanzamento dei lavori e sugli eventuali adattamenti e modifiche che dovessero intervenire anche a livello di Unione europea.

ALLEGATO 2

Modifica all'articolo 1 della legge 5 febbraio 1992, n. 122, concernente la disciplina dell'attività di autoriparazione (C. 4574 Delfino).**EMENDAMENTO APPROVATO**

Sostituire l'articolo 2 con i seguenti:

ART. 2.

(Requisiti tecnico-professionali).

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano adeguano i programmi e le modalità di svolgimento dei corsi regionali di cui all'articolo 7, comma 2, lettera *b*), della legge 5 febbraio 1992, n. 122, alle disposizioni dell'articolo 1, comma 3, della medesima legge, come sostituito dall'articolo 1 della presente legge, previa definizione di livelli minimi comuni, mediante accordo stipulato in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sentite le organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative, in conformità ai principi stabiliti dalla legge 21 dicembre 1978, n. 845.

ART. 2-bis.

(Norme transitorie).

1. Le imprese che, alla data di entrata in vigore della presente legge, sono iscritte nel registro delle imprese o nell'albo delle imprese artigiane e abilitate sia alle attività di meccanica e motoristica sia a quella di elettrauto, ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 5 febbraio 1992, n. 122, nel testo vigente prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono abilitate di diritto allo svolgimento della nuova attività mecatronica, di cui al citato comma 3 dell'articolo 1 della legge

n. 122 del 1992, come sostituito dall'articolo 1 della presente legge.

2. Le imprese che, alla data di entrata in vigore della presente legge, sono iscritte nel registro delle imprese o nell'albo delle imprese artigiane e sono abilitate alle attività di meccanica e motoristica o a quella di elettrauto, ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 5 febbraio 1992, n. 122, nel testo vigente prima della data di entrata in vigore della presente legge, possono proseguire le rispettive attività per i cinque anni successivi alla medesima data. Entro tale termine, le persone preposte alla gestione tecnica delle predette imprese, qualora non siano in possesso di almeno uno dei requisiti tecnico-professionali previsti dalle lettere *a*) e *c*) del comma 2 dell'articolo 7 della citata legge n. 122 del 1992, devono frequentare con esito positivo il corso professionale di cui alla lettera *b*) del medesimo comma 2, limitatamente alle discipline relative all'abilitazione professionale non posseduta. In mancanza di ciò, decorso il medesimo termine, il soggetto non può essere preposto alla gestione tecnica dell'impresa ai sensi dell'articolo 10 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 1999, n. 558.

3. Qualora, nell'ipotesi di cui al comma 2, la persona preposta alla gestione tecnica, ai sensi dell'articolo 10 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 1999, n. 558, anche se titolare dell'impresa, abbia già compiuto cinquantacinque anni alla data di entrata in vigore della presente legge, essa può proseguire l'attività fino al compimento dell'età prevista, ai sensi della

disciplina vigente in materia, per il conseguimento della pensione di vecchiaia.

4. Fino all'adozione delle disposizioni regionali di attuazione dell'articolo 2, continuano ad applicarsi i programmi e le modalità di svolgimento dei corsi regionali,

di cui all'articolo 7, comma 2, lettera *b*), della legge 5 febbraio 1992, n. 122, previsti alla data di entrata in vigore della presente legge.

2. 100. Il relatore.