IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di Confindustria, nell'ambito dell'esame dei progetti di legge C. 5453, approvato, in un testo unificato, dal Senato, e C. 2311 Meta, recanti « Riforma della legislazione in materia portuale »	87

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione del Protocollo di attuazione della Convenzione per la protezione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, fatto a Lucerna il 31 ottobre 2000. C. 5465 Peterlini ed altri, approvata dal Senato e C. 5086 Brugger ed altri (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole con condizione</i>)	88
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	97
ALLEGATO 2 (<i>Documentazione depositata dal rappresentante del Governo</i>)	99
DL 158/2012: Disposizioni urgenti per promuovere lo sviluppo del Paese mediante un più alto livello di tutela della salute. C. 5440 Governo (Parere alla XII Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	91

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante disposizioni modificative e correttive del decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, e del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, nonché attuazione della direttiva 2011/94/UE. Atto n. 503 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni</i>)	93
ALLEGATO 3 (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	102

SEDE REFERENTE:

Riforma della legislazione in materia portuale. C. 5453, approvato, in un testo unificato, dal Senato, e C. 2311 Meta (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	93

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI, nell'ambito dell'esame dei progetti di legge C. 5453, approvato, in un testo unificato, dal Senato, e C. 2311 Meta, recanti « Riforma della legislazione in materia portuale »	96

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	96

AVVERTENZA	96

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 10 ottobre 2012.

Audizione di rappresentanti di Confindustria, nell'ambito dell'esame dei progetti di legge C. 5453,

approvato, in un testo unificato, dal Senato, e C. 2311 Meta, recanti « Riforma della legislazione in materia portuale ».

L'audizione informale è stata svolta dalle 10.10 alle 10.50.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 10 ottobre 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 11.15.

Ratifica ed esecuzione del Protocollo di attuazione della Convenzione per la protezione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, fatto a Lucerna il 31 ottobre 2000.

C. 5465 Peterlini ed altri, approvata dal Senato e C. 5086 Brugger ed altri.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole con condizione).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Daniele TOTO (FLpTP), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare, in sede consultiva, il progetto di legge recante «Ratifica ed esecuzione del Protocollo di attuazione della Convenzione per la protezione delle Alpi del 1991, nell'ambito dei trasporti, fatto a Lucerna il 31 ottobre 2000». Ricorda che la ratifica dei Protocolli alla Convenzione delle Alpi, conseguita con la legge 5 aprile 2012, n. 50 – ad eccezione del Protocollo Trasporti oggetto del presente provvedimento – ha avuto un *iter* parlamentare assai articolato. Infatti, un progetto di legge di autorizzazione alla ratifica dei nove Protocolli alla Convenzione delle Alpi era già stato presentato al Parlamento nella XIV e nella XV legislatura, senza peraltro riuscire ad ottenere l'approvazione definitiva.

Osserva che, come nel passato, anche nella presente legislatura, la questione di maggior problematicità è stata rappresentata dall'articolo 11 del Protocollo Trasporti, che prevede l'impegno delle Parti ad astenersi dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per i trasporti transalpini, salvo che per alcune

condizioni specifiche dettagliatamente previste. Ricorda che, dopo l'approvazione al Senato, il 14 maggio 2009, del disegno di legge governativo (A.S. 1474), che ha assorbito quattro disegni di legge di iniziativa di diversi senatori, il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica dei Protocolli alla Convenzione delle Alpi ha iniziato il suo *iter* alla Camera, ove un emendamento approvato dalla Commissione Affari esteri ha espunto il Protocollo Trasporti dal novero degli atti oggetto di autorizzazione alla ratifica. Successivamente, il Senato ha quindi approvato in via definitiva (21 marzo 2012) il nuovo testo trasmesso dalla Camera.

Rammenta che l'iniziativa parlamentare per la ratifica separata del Protocollo Trasporti aveva tuttavia condotto, sin dall'inizio della legislatura, alla presentazione al Senato di due progetti di legge di iniziativa parlamentare (senatori Peterlini e Thaler Ausserhofer). Il 10 gennaio 2012 il senatore Peterlini presentava un'ulteriore proposta di legge di autorizzazione alla ratifica del Protocollo Trasporti (A.S. 3086), che l'Assemblea di Palazzo Madama approvava il 18 settembre 2012, e che si trova ora all'esame in sede referente della III Commissione della Camera (C. 5465). Il citato progetto di legge, dopo l'abbinamento della proposta di legge C. 5086 Brugger ed altri, è stato quindi assunto, nella seduta odierna, come testo base per il prosieguo dell'esame dalla Commissione Affari esteri.

Passando ad una breve descrizione del contenuto della Convenzione, occorre sottolineare preliminarmente che il Protocollo Trasporti, le cui trattative sono iniziate nel 1994, ha presentato particolari difficoltà nella messa a punto del testo, in considerazione della delicatezza degli aspetti economici e ambientali che esso riveste, concernendo una regione di passaggio come quella alpina.

Rileva che il Protocollo mira a un coordinamento dello sviluppo integrato dei sistemi di trasporto transfrontalieri nell'arco alpino; un particolare rilievo assume lo sviluppo del trasporto intermodale, giacché esso permette anche un maggior

rispetto dell'ambiente, adattando i trasporti a quest'ultimo e non viceversa. Si sostiene inoltre che le esternalità di costo vanno imputate a chi ne è causa, e ciò nel contesto di un tentativo di riduzione del volume complessivo dei trasporti; non meno importante è la previsione del progressivo passaggio a una fiscalità che favorisca i mezzi di trasporto a minore impatto ambientale.

Sottolinea che un'altra preoccupazione del Protocollo è la realizzazione di opere di protezione delle vie di trasporto contro i rischi naturali, speculari a quella della tutela dell'ambiente naturale e umano dall'impatto dei trasporti. Nei trasporti pubblici occorre anzitutto il potenziamento di sistemi di trasporto eco-compatibili: pertanto le strutture e le infrastrutture ferroviarie devono essere migliorate intorno a grandi progetti transalpini, che oltre agli assi principali terranno nel debito conto anche gli altri punti della rete e i vari terminali. Di vitale importanza ecologica è ovviamente il passaggio su rotaia del trasporto merci nell'arco alpino. Il traffico aereo dovrà a sua volta ridurre il proprio impatto ambientale e acustico. I trasporti pubblici dovranno comunque essere privilegiati per i collegamenti con le numerosissime stazioni turistiche della regione alpina, e si contempla anche la creazione di zone a bassa intensità di traffico o perfino vietate al traffico. In materia di trasporti stradali, infine, ribadisce che l'articolo 11 del Protocollo fissa l'impegno delle Parti contraenti ad astenersi dalla costruzione di strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino, mentre solo a ben precise condizioni è consentita quella per il trasporto tra zone diverse dell'arco alpino. Evidenzia che, come riportato nella relazione illustrativa che accompagnava il citato disegno di legge governativo (A.S. 1474) per l'autorizzazione alla ratifica dei nove Protocolli, in occasione della discussione svoltasi in sede comunitaria il Governo italiano ha ottenuto che la sottoscrizione della Convenzione da parte della Comunità europea fosse accompagnata da una dichiarazione interpretativa mirante a chiarire la portata

degli articoli 8 (Valutazione di progetti e procedura di consultazione interstatale) ed 11 (Trasporto su strada). In quella sede il Consiglio e la Commissione hanno confermato che il contenuto del Protocollo Trasporti è conforme all'*acquis* comunitario e non impone alcun obbligo giuridico supplementare. « Conformemente alle rispettive competenze – prosegue la dichiarazione – la Commissione e gli Stati membri garantiranno che le misure adottate ai fini dell'attuazione del Protocollo sono e saranno coerenti non solo con il protocollo ma anche con le altre disposizioni pertinenti del diritto comunitario e con lo spirito della politica in materia dei trasporti dell'UE (...) ».

A questo riguardo, sottolinea che, in mancanza di una dichiarazione interpretativa che definisca l'esatta portata di alcune disposizioni contenute nel Protocollo, l'applicazione dello stesso potrebbe dar luogo a problemi interpretativi di non facile soluzione, sia con riferimento alla costruzione di nuovi assi stradali per i quali vi sarebbe la necessità di adottare procedure di concertazione interstatale, anche in caso di opere intralpine che interessino il solo territorio nazionale, ancorché finalizzate, in ipotesi, al rafforzamento degli assi al servizio dei corridoi europei, sia con riferimento all'applicazione di un sistema di calcolo capace di introdurre progressivamente sistemi di tassazione – idonei alla copertura dei costi reali generati dal trasporto, ivi comprese le cosiddette esternalità di costo – che appaiono travalicare anche il contenuto della direttiva 2011/76/UE (Eurovignette III), con conseguenti effetti potenzialmente negativi sul costo delle materie prime e su quello dei beni di consumo. Al fine di scongiurare tale eventualità, quindi, giudica necessario impegnare il Governo ad allegare allo strumento di ratifica del Protocollo una dichiarazione interpretativa che escluda dai divieti imposti la realizzazione di opere ricadenti esclusivamente nel territorio nazionale e che preveda, conformemente alla direttiva 2011/76/UE, la facoltà di internalizzare le esternalità di costo.

Pertanto, tutto ciò considerato, formula sul testo del provvedimento in esame una proposta di parere favorevole con una condizione (*vedi allegato 1*).

Il sottosegretario Guido IMPROTA, nel concordare con il parere del relatore e con la condizione in esso posta, che reca un orientamento che potrebbe essere condiviso anche dalla Commissione III, consegna alla Commissione un documento in cui, in ragione delle criticità dell'*iter* di ratifica del Protocollo Trasporti alla Convenzione delle Alpi, si fa una breve disamina del contesto, proponendo soluzioni che tengano conto dei diversi orientamenti (*vedi allegato 2*). Nel rilevare che al Senato si è manifestato un grave pregiudizio nell'affrontare tale passaggio, che è avvenuto senza tenere in adeguato conto degli interessi strategici nazionali che riguardano la dotazione infrastrutturale del Paese, in relazione alla rete TEN-T, sottolinea che l'applicazione di tale Protocollo senza riserve recherebbe un serio nocumento alle opere di raccordo volte a migliorare l'efficienza logistica del Paese. Osserva inoltre che un'applicazione troppo rigorosa e non progressiva del Protocollo risulterebbe estremamente penalizzante per il settore dell'autotrasporto, già fortemente danneggiato dalla concorrenza sleale dei Paesi extraeuropei e che sconta un parco auto vetusto e una frammentazione di imprese che non giova allo sviluppo. Rileva, inoltre, che l'applicazione delle disposizioni di cui agli articoli 8 e 11 introdurrebbe ampi margini di incertezza dal punto di vista procedurale e amministrativo, non essendo definite le modalità attraverso le quali effettuare le consultazioni interstatali per i progetti che abbiano un significativo impatto transfrontaliero e non essendo chiariti gli effetti dell'eventuale contrario avviso di una delle parti sulla fattibilità dell'opera nell'ambito delle suddette procedure di consultazione.

Roberto Rolando NICCO (Misto-Min.ling.) ribadisce la posizione favorevole del proprio gruppo alla ratifica del Protocollo Trasporti, già espressa nelle pas-

sate occasioni, anche nelle scorse legislature, in cui il Parlamento è stato chiamato a ratificare la Convenzione, come dimostra la presentazione di autonome proposte di legge sia alla Camera che al Senato dal parte di esponenti del proprio gruppo. Ricorda che tale Protocollo, che fa parte integrante della Convenzione delle Alpi, ha avuto un *iter* a suo giudizio paradossale, che impone una approfondita riflessione in merito alla necessità di rivisitare il procedimento legislativo e il principio del bicameralismo, che in questa occasione ha dimostrato tutti i propri limiti. Rammenta infatti che dal 1994, anno nel quale sono iniziate le trattative sul Protocollo Trasporti, si è pervenuti solo nel 2000 alla firma dell'Accordo e che la ratifica del Protocollo sta vedendo la luce dodici anni dopo. Rinviando, nel merito, a quanto già espresso in precedenti interventi al riguardo, ricorda che il preambolo del Protocollo fa presente in modo assolutamente chiaro che « il territorio alpino comprende un'area caratterizzata da ecosistemi e paesaggi particolarmente sensibili o da condizioni geografiche e topografiche tali da accentuare l'inquinamento e l'impatto acustico », che l'articolo 1 sottolinea, tra le finalità del Protocollo, la politica ecosostenibile del trasporto, favorendo i vettori meno inquinanti, e che ciò deve avvenire, come recita l'articolo 10, migliorando l'infrastruttura ferroviaria tramite la costruzione e lo sviluppo di grandi assi transalpini, tra i quali, a suo giudizio, il più rilevante è la tratta AV/AC Torino-Lione, inclusi i raccordi. Prendendo atto delle criticità evidenziate dal Governo riguardo all'articolo 11, ricorda quanto affermato dal Segretario generale della Convenzione delle Alpi nel corso dell'audizione tenutasi presso la III Commissione, ossia che il comma 1 del Protocollo riguarda esclusivamente i trasporti transalpini e non intralpini, dal momento che sui trasporti transalpini è stato ratificato da tutti i Paesi dell'arco alpino un accordo volto a non realizzare infrastrutture che valichino i confini degli altri Paesi. Riguardo al trasporto intralpino il citato Segretario generale ha proposto egli stesso l'adozione di

una dichiarazione interpretativa da allegare, in modo che non ci fossero dubbi al riguardo, proposta fatta propria dal relatore nella propria proposta di parere, sulla quale preannuncia, quindi, il voto favorevole del proprio gruppo.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che anche la Francia ha inserito una dichiarazione al Governo analoga a quella proposta dal relatore al momento della ratifica del Protocollo avvenuta nel 2006.

Mario LOVELLI (PD), nell'esprimere apprezzamento per il lavoro svolto dal relatore e dal Governo, che in parte è teso a recuperare il tempo perso nelle precedenti fasi dell'*iter*, osserva che sarebbe stato preferibile che nel 2009, al momento della ratifica della Convenzione da parte dell'Italia, si fosse provveduto ad affrontare il Protocollo Trasporti con un'impostazione costruttiva e con modalità tecniche adeguate, anziché provvedere al suo stralcio e procedere in un secondo momento alla sua ratifica, con un inaccettabile dispendio di tempo. Nel preannunciare, quindi, il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore, auspica che la soluzione prospettata in essa e condivisa dal Governo possa costituire un primo segnale positivo verso una politica complessiva del Governo in materia di trasporti orientata all'efficienza, all'intermodalità, assegnando priorità al trasporto ferroviario, all'ecocompatibilità e alla sostenibilità ambientale, in modo da consentire la salvaguardia dei territori dell'arco alpino e conseguire un reale sviluppo del Paese.

Vincenzo GAROFALO (PdL), nel ringraziare il relatore per l'ampio approfondimento svolto, che era stato richiesto nel precedente passaggio parlamentare, quando si era deciso di stralciare il Protocollo in esame dalla convenzione delle Alpi, osserva che la proposta di parere potrebbe costituire un utile punto di riferimento per orientare il Governo verso un'attenta politica intermodale del trasporto, che generi un circolo virtuoso sia

per la salvaguardia ambientale che per l'efficienza del trasporto e il contenimento dei relativi costi. Nel ritenere che sia giunto il momento che il Paese faccia dei significativi passi verso una regolamentazione più moderna ed efficace del trasporto, giudica opportuno che vengano prese in esame e adottate quelle azioni che possano migliorare e ammodernare il sistema infrastrutturale e trasportistico del Paese, al fine di un suo sviluppo necessario e ormai indifferibile.

Gian Carlo DI VIZIA (LNP), nel preannunciare il voto favorevole del proprio gruppo sul Protocollo in esame, concorda con le osservazioni del deputato Nicco e auspica che le disposizioni del Protocollo Trasporti possano contribuire a promuovere un trasporto ecosostenibile nei territori dell'arco alpino.

Antonio MEREU (UdCpTP), nel ringraziare il relatore per il lavoro svolto, preannunciando il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore, auspica che il Governo attui un disegno complessivo di efficientamento dei trasporti, nell'ottica di una ecosostenibilità, non solo nei territori dell'arco alpino, ma in tutto il Paese.

La Commissione approva all'unanimità la proposta di parere del relatore (*vedi allegato 1*).

DL 158/2012: Disposizioni urgenti per promuovere lo sviluppo del Paese mediante un più alto livello di tutela della salute.

C. 5440 Governo.

(Parere alla XII Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

Antonio MEREU (UdCpTP), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare, in sede consultiva, il disegno di legge C. 5440 di conversione del decreto-legge n. 158 del 2012, recante disposizioni urgenti per promuovere lo sviluppo del Paese mediante un più alto livello di

tutela della salute. Rileva che il decreto-legge, composto da 16 articoli, suddivisi in quattro capi, opera un riassetto del sistema delle cure territoriali e di alcuni aspetti dell'organizzazione e gestione del personale dipendente del Servizio sanitario nazionale, nonché il completamento della riqualificazione e razionalizzazione dell'assistenza farmaceutica.

In particolare, il Capo I (articoli da 1 a 6), relativo alla razionalizzazione dell'attività assistenziale e sanitaria, tra le altre cose, stabilisce il principio della garanzia, nell'ambito dell'organizzazione distrettuale del servizio, dell'attività assistenziale per l'intero arco della giornata e per tutti i giorni della settimana, anche mediante l'adozione di forme organizzative multi professionali e fissa al 30 novembre 2012 il termine per la ricognizione straordinaria degli spazi da dedicare all'attività libero professionale intramuraria.

Il capo II (articoli da 7 a 9) interviene in tema di riduzione dei rischi sanitari, disponendo, tra l'altro, nuovi obblighi e divieti relativi all'acquisto del tabacco da parte dei minorenni, un piano annuale di controlli destinati al contrasto del gioco *on line*, nuovi obblighi in materia di sicurezza alimentare per il commercio di pesce, di latte crudo e di bevande analcoliche; l'innalzamento al 20 per cento del contenuto minimo di succo di frutta che deve essere presente nelle bevande analcoliche.

Il capo III (articoli da 10 a 13) interviene in materia farmaceutica, disponendo, tra le altre cose, una revisione straordinaria del prontuario farmaceutico nazionale.

Il capo IV (articoli da 14 a 16) reca le norme finali, intervenendo, tra l'altro, in materia di disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS).

Per quanto concerne i profili di interesse della IX Commissione, segnala gli articoli 2, comma 1, 7, commi 4 e 5, e 15. Passando ad una breve descrizione delle citate disposizioni, fa presente che l'articolo 2, comma 1, prevede la realizzazione, entro il 31 marzo 2013, di un'infrastruttura di rete per il collegamento telematico per quei professionisti medici autorizzati

in via eccezionale dalle regioni – al termine della suddetta ricognizione straordinaria degli spazi da dedicare all'attività libero professionale intramuraria – a svolgere tale attività in spazi esterni all'ospedale. L'articolo 7, comma 4, prevede, tra l'altro, un divieto di messaggi pubblicitari concernenti il gioco con vincite in denaro su giornali, riviste, pubblicazioni, durante trasmissioni televisive e radiofoniche, rappresentazioni cinematografiche e teatrali, nonché via *Internet* nei quali si evidenzino anche solo uno dei seguenti elementi: incitamento al gioco ovvero esaltazione della sua pratica; presenza di minori; assenza di formule di avvertimento sul rischio di dipendenza dalla pratica del gioco, nonché dell'indicazione della possibilità di consultazione di note informative sulle probabilità di vincita pubblicate su siti istituzionali. L'articolo 7, comma 5, prevede che formule di avvertimento sul rischio di dipendenza della pratica di giochi con vincite in denaro, nonché relative alla probabilità di vincita devono, tra le altre cose, comparire ed essere chiaramente leggibili all'atto dell'accesso ai siti *Internet* destinati all'offerta di giochi con vincite in denaro. L'articolo 15 trasferisce alle regioni le funzioni di assistenza sanitaria al personale navigante, comprese quelle in materia di pronto soccorso aeroportuale di competenza del Ministero della salute.

In conclusione, considerato che il decreto-legge in esame non appare presentare profili problematici dal punto di vista delle competenze della IX Commissione, propone di esprimere parere favorevole sul disegno di legge in oggetto.

Il sottosegretario Guido IMPROTA concorda con la proposta di parere del relatore.

Gian Carlo DI VIZIA (LNP) preannuncia la propria astensione sulla proposta di parere del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 11.45.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 10 ottobre 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 11.45.

Schema di decreto legislativo recante disposizioni modificative e correttive del decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, e del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, nonché attuazione della direttiva 2011/94/UE.

Atto n. 503.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 2 ottobre 2012.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che in data 2 ottobre la Commissione bilancio, in sede di deliberazione di rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario, ha espresso una valutazione favorevole sul provvedimento in oggetto.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con condizioni, che illustra (*vedi allegato 3*).

Il sottosegretario Guido IMPROTA concorda con la proposta di parere del relatore.

Gian Carlo DI VIZIA (LNP) preannuncia la propria astensione sulla proposta di parere del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 11.50.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 10 ottobre 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 11.50.

Riforma della legislazione in materia portuale.

C. 5453, approvato, in un testo unificato, dal Senato, e C. 2311 Meta.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 27 settembre 2012.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda di aver illustrato, in qualità di relatore, nella seduta del 27 settembre scorso, il provvedimento e di essersi riservato nella medesima seduta di illustrare nel prosieguo dell'esame anche l'abbinata proposta di legge C. 2311 Meta.

Volendo quindi fornire una sintesi delle disposizioni della citata proposta di legge, fa presente che l'articolo 1 devolve alle Autorità portuali una quota pari al 5 per cento dell'IVA riscossa annualmente in relazione alle operazioni di importazione nei porti rientranti nelle circoscrizioni delle medesime Autorità. Le risorse sono assegnate per la realizzazione di opere di ammodernamento, riqualificazione e sviluppo dei porti. Il 30 per cento di queste risorse sono trasferite su un apposito Fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il restante 70 per cento è assegnato direttamente alle competenti Autorità portuali (comma 1). Il Fondo viene ripartito tra le Autorità portuali in base a criteri definiti con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e sentita l'Asso-

ciazione dei porti italiani. Al riguardo osserva che si deve tenere presente l'analogia disposizione, che fa però riferimento all'1 per cento dell'IVA, inserita dall'articolo 14 del decreto-legge n. 83 del 2012 (articolo 18-bis della legge n. 84 del 1994).

L'articolo 2, comma 1, novella l'articolo 28, comma 2, della legge n. 84 del 1994 prevedendo che alle Autorità portuali non si applicano non solo le norme relative al lavoro presso le pubbliche amministrazioni, ma anche tutte le disposizioni, comprese quelle di finanze pubblica, riferite alle amministrazioni dello Stato e agli enti pubblici. Si prevede inoltre che le Autorità portuali non sono ricomprese nell'elenco delle amministrazioni pubbliche. Il comma 2, novella invece l'articolo 8, comma 3, della legge n. 84 del 1994, relativo ai poteri del presidente dell'Autorità portuale, che vengono ampliati. Il successivo comma 3 attribuisce al presidente dell'Autorità portuale l'esercizio, d'intesa con l'Autorità marittima, dei compiti in materia di sicurezza dei porti. Infine, il comma 4 prevede che l'Autorità portuale irroghi le sanzioni amministrative previste nei propri provvedimenti per le infrazioni che non configurano contravvenzioni alle norme penali.

L'articolo 3 chiarisce che i canoni corrisposti alle Autorità portuali per la concessione di beni demaniali non costituiscono redditi di natura fondiaria e pertanto non sono imponibili ai fini delle imposte dirette.

L'articolo 4 novella l'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, relativo alla programmazione e realizzazione delle opere portuali e al Piano regolatore portuale. Le modifiche rispetto al testo vigente riguardano: il fatto che, ai fini dell'adozione del piano regolatore portuale da parte del comitato portuale, l'intesa con i comuni interessati non deve più essere preventiva, ma successiva all'adozione del piano e si applica il principio del silenzio-assenso (entro 90 giorni); in caso di mancato raggiungimento dell'intesa si convoca una conferenza di servizi (regione, comuni e autorità portuale) che assume le necessarie determinazioni a maggioranza; al ter-

mine della procedura sopra illustrata il piano regolatore è sottoposto alla valutazione integrata tecnica e di impatto ambientale effettuata da una commissione paritetica appositamente istituita. Anche in questo si applica il principio del silenzio-assenso; si esclude la procedura di verifica dell'impatto ambientale per i progetti di opere di grande infrastrutturazione costituenti adeguamenti tecnico-funzionali di piani regolatori portuali approvati; si elimina l'obbligo – previsto dal vigente articolo 5, comma 5 – di allegare al piano regolatore portuale dei porti con funzioni industriali e petrolifere un rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale.

L'articolo 5 novella l'articolo 9 della legge n. 84 del 1994, relativo al Comitato portuale. Alcune modifiche riguardano la composizione del Comitato, in relazione alla quale: si prevede l'integrazione con un dirigente dell'ufficio regionale dell'Agenzia delle entrate; i rappresentanti delle categorie sono ridotti da 6 a 4; i rappresentanti dei lavoratori sono ridotti da 6 a 4 e viene modificata la procedura di designazione; viene eliminato il rappresentante delle imprese ferroviarie operanti nei porti. La composizione del Comitato è modificata nei porti nei quali il Comitato stesso esercita le proprie competenze anche nei confronti di porti limitrofi (in questo caso sono membri del Comitato il presidente della regione, della provincia, il sindaco e il presidente della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura (CCIAA) competenti per territorio in relazione al porto limitrofo e non quelli del territorio ove ha sede l'Autorità portuale).

L'articolo 6 novella l'articolo 10, comma 6, della legge n. 84 del 1994, stabilendo che i contratti collettivi nazionali di lavoro del personale delle Autorità portuali sono stipulati, per la parte sindacale, dalle organizzazioni sindacali di categoria comparativamente più rappresentative a livello nazionale, anziché da quelle nazionali maggiormente rappresentative.

L'articolo 7 modifica la disciplina in materia di servizi tecnico-nautici, al fine,

di dare attuazione, come precisa la relazione illustrativa, agli accordi sindacali e a quelli intercategoriaли non ancora attuati. Tra le altre cose, vengono rideterminate le modalità di calcolo della tariffa per tali servizi da affidarsi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al termine di un'istruttoria che coinvolga Autorità portuali ed autorità marittima, con la possibilità però di introdurre una tariffa immediatamente operativa per i porti che presentino insufficienza di fatturato.

L'articolo 8 modifica la composizione della commissione consultiva dell'Autorità portuale, prevedendo che sia composta da quattro rappresentanti dei lavoratori e da quattro rappresentanti delle categorie imprenditoriali operanti nei porti.

L'articolo 9 prevede che le autorizzazioni specifiche per l'esecuzione di operazioni portuali possano essere rilasciate solo per quelle operazioni che non siano risolvibili mediante utilizzo delle società che impieghino lavoratori per attività portuali temporanee e che il personale delle imprese autorizzate debba essere esclusivamente dedicato all'esercizio di tali operazioni, assunto con libretto di navigazione ed in aggiunta al personale già previsto dalla tabella d'armamento. Si prevede, inoltre, che il numero massimo delle autorizzazioni da rilasciare sia determinato dalle Autorità portuali o, ove non istituite, dall'autorità marittima, tenendo anche conto dell'equilibrio e della salvaguardia dei livelli occupazionali complessivi esistenti.

L'articolo 10 apporta diverse modifiche alla disciplina del lavoro temporaneo nei porti, di cui all'articolo 17 della legge n. 84 del 1994. In particolare si prevede che: il lavoro temporaneo possa comportare anche l'utilizzo di mezzi e di attrezzature ausiliari al lavoro portuale; per le imprese ed agenzie che erogano lavoro portuale temporaneo la quota di riserva per i disabili venga determinata con esclusione dei lavoratori addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo; l'indennità di mancato avviamento sia rideterminata in un ventesimo del trattamento massimo mensile

di integrazione salariale straordinaria, invece del ventiseiesimo attualmente previsto.

L'articolo 11 prevede che l'Autorità portuale possa consentire alla società concedente ai sensi dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994 di utilizzare, per lo svolgimento delle attività portuali, società diverse da quelle autorizzate ai sensi dell'articolo 17, ossia le imprese che erogano lavoro portuale temporaneo, purché ciò avvenga con contratto di appalto ai sensi del decreto legislativo n. 276 del 2003 e l'appalto riguardi un solo segmento del ciclo e non il ciclo completo delle operazioni portuali.

L'articolo 12 prevede che le assunzioni negli organici delle società e cooperative portuali derivanti dalla trasformazione delle compagnie portuali preesistenti all'istituzione delle Autorità portuali debbano essere autorizzate dalle autorità portuali o, laddove non istituite, dall'autorità marittima, previa acquisizione del nulla osta da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 13 consente l'erogazione dell'indennità di mobilità per i lavoratori del settore portuale anche in presenza di imprese con un numero inferiore a 15 dipendenti, quando si verificano situazioni di crisi tali da determinare eccedenze strutturali di manodopera.

L'articolo 14 dispone la copertura finanziaria del provvedimento. In particolare, si prevede di coprire l'onere derivante dal riconoscimento di un'indennità speciale di mancato avviamento ai lavoratori impiegati per la fornitura di lavoro temporaneo portuale, onere valutato in 20 milioni di euro annui con l'utilizzo del fondo speciale di parte corrente relativo al Ministero dell'economia e delle finanze. Sempre attingendo all'accantonamento del fondo speciale di parte corrente relativo al Ministero dell'economia, si provvede anche alla copertura delle minori entrate derivanti dalla devoluzione alle Autorità portuali del cinque per cento dell'IVA riscossa nei porti, valutate in 440 milioni di euro

annui. Al riguardo rileva, tuttavia, che il citato accantonamento non reca le occorrenti risorse finanziarie.

Il sottosegretario Guido IMPROTA, nel fare presente che il patto tacito tra Parlamento e Governo è quello di far recuperare all'Italia un ruolo strategico in Europa, rafforzando il ruolo trasportistico e logistico del Paese, ricorda che in questo quadro, il Governo ha collaborato proficuamente con il Parlamento per la definizione della proposta di legge sugli interporti, per l'efficientamento della rete del trasporto aereo e ferroviario e per giungere alla definizione di un'adeguata dotazione infrastrutturale per il Paese. Esprime, anche riguardo al provvedimento di riforma del sistema portuale in esame, la disponibilità del Governo a svolgere una funzione costruttiva, e, interpretando le varie sensibilità che emergono dal Parlamento, a compiere scelte orientate alla crescita e allo sviluppo. Nel sottolineare come nel passaggio parlamentare avvenuto presso il Senato non sia stato consentito al Governo di svolgere pienamente tale funzione costruttiva, fa presente di aver proposto, presso l'Assemblea del Senato, la modifica delle sole disposizioni inconfidenti rispetto alla proposta. Osserva che, nel caso ci fosse in questo ramo del Parlamento una diversa apertura verso un lavoro condiviso e maggiormente costruttivo, il Governo offre la propria disponibilità per dare un ausilio nell'ambito di una leale collaborazione, senza invocare alcun inutile protagonismo, come già avvenuto nel caso del provvedimento sugli interporti.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nel rinviare alla seduta dell'ufficio di presidenza,

integrato dai rappresentanti dei gruppi, le determinazioni in merito all'organizzazione dei lavori per il prosieguo dell'esame del provvedimento, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.15.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 10 ottobre 2012.

Audizione di rappresentanti di FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI, nell'ambito dell'esame dei progetti di legge C. 5453, approvato, in un testo unificato, dal Senato, e C. 2311 Meta, recanti « Riforma della legislazione in materia portuale ».

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.45 alle 15.55.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.55 alle 16.05.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

SEDE REFERENTE

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di veicoli, di pagamento delle sanzioni e di effetti della revoca della patente. Nuovo testo C. 5361 Valducci.

ALLEGATO 1

Ratifica ed esecuzione del Protocollo di attuazione della Convenzione per la protezione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, fatto a Lucerna il 31 ottobre 2000 (C. 5465 Peterlini ed altri, approvata dal Senato e C. 5086 Brugger ed altri).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il progetto di legge recante « Ratifica ed esecuzione del Protocollo di attuazione della Convenzione per la protezione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, fatto a Lucerna il 31 ottobre 2000 » (C. 5465 Peterlini ed altri, approvata dal Senato, e abbinata),

premessi che:

il presente progetto di legge prevede alla ratifica separata e all'esecuzione di uno dei nove Protocolli, il Protocollo Trasporti, facenti parte della Convenzione per la protezione delle Alpi del 1991;

il Protocollo mira a un coordinamento dello sviluppo integrato dei sistemi di trasporto transfrontalieri nell'arco alpino, assegnando particolare rilievo al trasporto intermodale, alla diffusione di mezzi di trasporto a minore impatto ambientale, alla realizzazione di opere di protezione delle vie di trasporto contro i rischi naturali e, più in generale, alla tutela dell'ambiente naturale e umano dall'impatto dei trasporti;

il Protocollo ha presentato particolari difficoltà nella messa a punto del testo, in considerazione della delicatezza degli aspetti economici e ambientali che esso riveste, concernendo una regione di passaggio come quella alpina;

la questione di maggior problematicità è stata rappresentata dall'articolo 11 del Protocollo Trasporti, che prevede l'im-

pegno delle Parti ad astenersi dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per i trasporti transalpini, salvo che per alcune condizioni specifiche dettagliatamente previste;

in occasione della discussione svoltasi in sede comunitaria per l'autorizzazione alla ratifica dei nove Protocolli, il Governo italiano ha ottenuto che la sottoscrizione della Convenzione da parte della Comunità europea fosse accompagnata da una dichiarazione interpretativa mirante a chiarire la portata degli articoli 8 (Valutazione di progetti e procedura di consultazione interstatale) ed 11 (Trasporto su strada);

in quella sede il Consiglio e la Commissione hanno confermato che il contenuto del Protocollo Trasporti è conforme all'*acquis* comunitario e non impone alcun obbligo giuridico supplementare;

anche in occasione della ratifica in oggetto, in mancanza di una dichiarazione interpretativa che definisca l'esatta portata di alcune disposizioni contenute nel Protocollo, l'applicazione del Protocollo stesso potrebbe dar luogo a problemi interpretativi di non facile soluzione;

ciò potrebbe verificarsi, sia con riferimento alla costruzione di nuovi assi stradali per i quali vi sarebbe la necessità di adottare procedure di concertazione interstatale, anche in caso di opere intralpine che interessino il solo territorio nazionale, sia con riferimento all'applica-

zione di un sistema di calcolo capace di introdurre progressivamente sistemi di tassazione, idonei alla copertura dei costi reali generati dal trasporto, ivi comprese le esternalità di costo, che appaiono travalicare anche il contenuto della direttiva 2011/76/UE (Eurovignette III), con conseguenti effetti potenzialmente negativi sul costo delle materie prime e su quello dei beni di consumo;

rilevata pertanto la necessità, al fine di scongiurare tale eventualità, di impegnare il Governo ad allegare allo strumento di ratifica del Protocollo una dichiarazione interpretativa che escluda dai divieti imposti la realizzazione di opere ricadenti esclusivamente nel territorio na-

zionale e che, conformemente alla direttiva 2011/76/UE, preveda la facoltà di internalizzare le esternalità di costo,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

1) si impegni il Governo ad allegare allo strumento di ratifica del Protocollo Trasporti una dichiarazione interpretativa che escluda dai divieti imposti la realizzazione di opere ricadenti esclusivamente nel territorio nazionale e che, conformemente alla direttiva 2011/76/UE, preveda la facoltà di internalizzare le esternalità di costo.

ALLEGATO 2

Ratifica ed esecuzione del Protocollo di attuazione della Convenzione per la protezione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, fatto a Lucerna il 31 ottobre 2000 (C. 5465 Peterlini ed altri, approvata dal Senato e C. 5086 Brugger ed altri).

**DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA
DAL RAPPRESENTANTE DEL GOVERNO**

Le note criticità afferenti all'*iter* di ratifica del Protocollo Trasporti alla Convenzione delle Alpi del 1991, impongono, doverosamente, di compiere una breve disamina del contesto in rassegna, al fine di evidenziare la residue preoccupazioni e, nel contempo, proporre soluzioni atte a contemperare i diversi orientamenti finora emersi in merito alla procedura medesima.

È possibile riassumere le preoccupazioni di cui si è fatto sopra cenno, che tengono conto del fatto che l'Italia è l'unico Paese per il quale l'attraversamento delle Alpi è vitale essendo la sola via terrestre di collegamento con il mercato unico europeo e internazionale con evidenti implicazioni sulla nostra competitività economica in caso di introduzione di norme pattizie che possano incidere in modo asimmetrico, nei seguenti due punti focali:

1. Impossibilità di costruzione di nuovi assi stradali transalpini e intralpini.

Le condizioni imposte dall'articolo 11 per la realizzazione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto Transalpino, unitamente alle previsioni di cui all'articolo 8 in tema di valutazione dei progetti e di procedura di consultazione interstatale, riferibili anche alle infrastrutture intralpine, fanno emergere i seguenti profili d'incertezza:

di natura procedurale, relativi alla necessità di ricorrere, comunque, ad una

consultazione interstatale per raccogliere gli avvisi di tutti i Paesi interessati, senza che sia definito nel Protocollo cosa accadrebbe in caso di dissenso; nonché relativi alla eventuale necessità di adottare procedure di concertazione anche in caso di opere intralpine che interessino il solo territorio nazionale;

di natura amministrativa. Le considerazioni svolte al punto precedente circa l'indeterminatezza delle procedure di consultazione, potrebbero dare adito a rilievi provenienti da soggetti pubblici e privati che, considerando incompleto il procedimento amministrativo, potrebbero eccipire un potenziale contrasto con accordi internazionali se non addirittura ipotesi di violazione di legge, con i prevedibili derivanti contenziosi;

di compatibilità con la politica comunitaria di settore. L'atto comunitario 650/2011 nel definire la rete di trasporto trans europea TEN-T al servizio del processo di crescita, competitività e sviluppo dell'Unione europea definisce i corridoi di collegamento in ambito comunitario (4 dei quali interessano l'Italia, e, nel caso di specie, particolare importanza investe quello Helsinki-La Valletta che attraversa, appunto, l'arco alpino), promuovendo l'adozione, da parte degli Stati Membri, di misure anche di carattere infrastrutturale, per rafforzare gli assi al servizio dei corridoi (le c.d. « opere a corredo »). In tale contesto i vincoli imposti dal Protocollo Trasporti alla Convenzione

Alpi potrebbero far emergere profili di condizionamento nella rapida valutazione ed asseverazione degli interventi infrastrutturali che l'Italia reputa necessari per meglio attivare la rete globale dei trasporti;

di compatibilità con la politica nazionale di settore. Le previsioni dell'articolo 11 nel salvaguardare le realizzazioni di quelle infrastrutture già decise ai sensi dell'ordinamento nazionale o di cui si sia riconosciuta la necessità, con legge, al momento dell'approvazione del Protocollo, sembrano operare una cristallizzazione dello *status quo* nell'area di interesse, che potrebbe assumere, *sine die*, i caratteri dell'intangibilità dei luoghi, a prescindere da qualsiasi evoluzione delle necessità dei traffici e da ogni diversa determinazione riguardante l'infrastrutturazione del territorio della situazione reale dei servizi di trasporto alternativi a quello stradale.

2. Internalizzazione dei costi esterni.

Il Protocollo in rassegna prevede un impegno per le Parti a sostenere l'applicazione di un sistema di calcolo capace di individuare i costi esterni, per introdurre progressivamente sistemi di tassazione che permettono di coprire i costi reali generati (articolo 14, articolo 7 comma 1).

Tale impegno appare travalicare anche il contenuto delle direttive 2011/76/UE, la c.d. « Eurovignette III », su cui l'Italia, in ogni caso, ha espresso voto contrario nel corso della procedura normativa in sede UE.

Lo stesso Protocollo (all'articolo 2, comma 1, definizione 4) definisce « costi esterni » le voci di costo per le quali un utente di un bene o di un servizio non sostiene un esborso. Essi comprendono l'uso dell'infrastrutture se esso è gratuito, i danni (non meglio specificati), l'inquinamento, i costi sanitari occasionati dall'uso dei trasporti e dagli incidenti. In estrema sintesi, si tratta di voci solo in parte già contemplate, come detto, dalla nuova di-

rettiva Eurovignette III, che, tra l'altro, è improntata ad un principio di facoltà di applicazione.

Appare evidente, in tale contesto, la rilevante portata delle previsioni del Protocollo capaci, potenzialmente, di determinare un aumento del costo delle materie prime e dei beni di consumo, conseguenti ad un aumento artificioso del costo del trasporto di merci importate ed esportate, non giustificato da fattori di mercato.

Verrebbero poi ad accentuarsi le difficoltà economiche delle imprese di trasporto italiane, che già oggi vivono una situazione di grave crisi, testimoniata da numerose cessazioni di attività e fallimenti, dovuti non solo all'attuale congiuntura economica sfavorevole, ma anche alla concorrenza, spesso legalmente dubbia, di operatori dell'Est europeo.

Di fatto, quindi, le nostre splendide Alpi costituirebbero confini invalicabili per la nostra economia.

* * *

Per completezza di trattazione, occorre segnalare che il Ministero degli affari esteri – pur consapevole dei profili di criticità sopra illustrati – ha inteso promuovere l'ipotesi di procedere alla ratifica del Protocollo in tempi brevi; e ciò anche in considerazione della circostanza che l'Italia, oltre ad ospitare gli Uffici del Segretariato Permanente, ha assunto la Presidenza della Convenzione a partire dallo scorso mese di settembre, circostanze, queste, sintomatiche della volontà nazionale di promuovere una logica di sviluppo sostenibile che è tra i primari obiettivi della Convenzione delle Alpi.

Preme evidenziare, inoltre, che il testo del Protocollo, nella sua attuale formulazione è stato approvato dal Senato lo scorso 18 settembre, dopo un'approfondita ed articolata discussione in Assemblea, e che nel corso del predetto esame sono stati approvati gli Ordini del Giorno dei Sena-

tori Bonfrisco e Grilli che tuttavia non appaiono particolarmente efficaci per la tutela degli interessi nazionali.

In ragione di tutto quanto sopra esposto e ritenendo necessario ovviare ai profili di incertezza sopra illustrati, si propone l'adozione di una dichiarazione interpretativa di salvaguardia che sancisca, da un lato, la possibilità di realizzare infrastrutture di comunicazione sul territorio nazionale, comprese le opere necessarie per i collegamenti con i Paesi situati

a nord dell'arco alpino e, per altra parte, preveda la mera facoltà di internalizzazione dei costi esterni, conformemente all'orientamento comunitario.

Tale soluzione, suggerita dallo stesso Segretariato permanente della convenzione delle Alpi in una nota del 15 maggio 2011, risulta essere stata già adottata dalla Francia e consentirebbe di fugare le preoccupazioni che hanno caratterizzato il dibattito parlamentare e le obiezioni che tutt'ora permangono.

ALLEGATO 3

Schema di decreto legislativo recante disposizioni modificative e correttive del decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, e del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, nonché attuazione della direttiva 2011/94/UE (Atto n. 503).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo Schema di decreto legislativo recante disposizioni modificative e correttive del decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, e del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, nonché attuazione della direttiva 2011/94/UE (atto n. 503);

premesso che:

lo schema di decreto legislativo reca sostanzialmente due tipologie di interventi normativi;

il primo intervento, da un lato, prevede – sulla base della delega conferita dall'articolo 1, comma 4, della legge comunitaria 2008 – disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo n. 59 del 2011, recante attuazione della direttiva 2006/126/CE in materia di patenti di guida; dall'altro lato, provvede al recepimento della direttiva 2011/94/UE che modifica la citata direttiva 2006/126/CE;

il secondo intervento normativo modifica il Capo II del decreto legislativo n. 286 del 2005, che attua la direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o di passeggeri;

le modifiche al decreto legislativo n. 286 del 2005, al pari delle disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo n. 59 del 2011, come chiarito dal rappresentante del Governo, trovano fondamento giuridico nella legge comunitaria

2008 che delega il Governo a dare attuazione alla direttiva 2006/126/CE, ivi compresa la parte in cui quest'ultima sostanzialmente prescrive di raccordare le proprie disposizioni con quelle di cui alla direttiva 2003/59/CE;

rilevata la necessità di richiamare – al comma 3-*bis* dell'articolo 125 del Codice della strada, introdotto dall'articolo 4, comma 1, lettera *b*), del presente schema di decreto – anziché il comma 1 dell'articolo 173 del Codice della strada, il successivo comma 3 del medesimo articolo, al fine di uniformare la sanzione per l'inservanza del codice unionale o nazionale afferente al conducente (motivi medici), a quella già prevista, al citato comma 3, per la violazione del codice unionale « 01. Correzione della vista e/o protezione degli occhi »;

rilevata altresì la necessità di specificare che la qualificazione iniziale e la formazione periodica per l'esercizio professionale del trasporto di persone di cui al citato comma 7 dell'articolo 22 del Codice della strada, come modificato dall'articolo 21, comma 1, lettera *g*), del presente schema di decreto, possa essere comprovata mediante la carta di qualificazione del conducente rilasciata dallo Stato membro ove è stabilita l'impresa, recante il codice armonizzato « 95 », oppure mediante il certificato rilasciato da uno Stato membro – non necessariamente quello in cui l'impresa è stabilita – del quale l'Italia abbia riconosciuto validità sul territorio nazionale a condizione di

reciprocità, al fine di assicurare la conformità delle disposizioni di cui al citato comma 7 alla disciplina prevista dall'articolo 10, paragrafo 3, della direttiva 2003/59/CE,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 4, comma 1, lettera *b*), del presente schema di decreto, siano sostituite le parole: « è soggetto alla san-

zione di cui all'articolo 173, comma 1 » con le seguenti: « è soggetto alla sanzione di cui all'articolo 173, comma 3 »;

2) all'articolo 21, comma 1, lettera *g*), alinea, del presente schema di decreto, siano aggiunte dopo le parole: « per l'esercizio dell'attività professionale del trasporto di persone mediante » le seguenti: « il possesso di uno dei seguenti titoli »;

3) all'articolo 21, comma 1, lettera *g*), capoverso lettera *b*), del presente schema di decreto siano sostituite le parole: « dallo Stato membro ove è stabilita l'impresa » con le seguenti: « da uno Stato membro ».