

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### SEDE CONSULTIVA:

DL 69/2013: Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia. C. 1248 Governo (Parere alle Commissioni I e V) ( <i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i> ) .....	19
ALLEGATO 1 ( <i>Proposta di parere del Relatore</i> ) .....	26
ALLEGATO 2 ( <i>Proposta di parere alternativo presentata dal gruppo M5S</i> ) .....	31
ALLEGATO 3 ( <i>Parere approvato dalla Commissione</i> ) .....	32
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	25

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 10 luglio 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.*

#### La seduta comincia alle 8.50.

**DL 69/2013: Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia.**

**C. 1248 Governo.**

(Parere alle Commissioni I e V).

*(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 3 luglio 2013.

Mario TULLO (PD), *relatore*, segnala l'opportunità di un breve rinvio della se-

data, volto a consentire di definire alcune questioni ancora aperte contenute nella propria proposta di parere, che, attraverso l'inserimento di condizioni e osservazioni, intende fornire un effettivo contributo al miglioramento del testo del decreto-legge.

Michele Pompeo META, *presidente*, in considerazione della richiesta del relatore e del particolare rilievo che, proprio sulla base di quanto indicato dai presidenti delle Commissioni I e V, potranno assumere i pareri approvati dalle Commissioni di settore, sospende brevemente la seduta.

**La seduta, sospesa alle 9, è ripresa alle 9.30.**

Mario TULLO (PD), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni, che illustra (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che il gruppo Movimento 5 stelle ha

presentato una proposta alternativa di parere (vedi allegato 2).

Ivan CATALANO (M5S), fa presente che il decreto-legge interviene a disciplinare una pluralità di ambiti materiali, che difficilmente possono considerarsi avvinati da quel nesso oggettivo o funzionale richiesto dalla Corte costituzionale, da ultimo, con la sentenza n. 22 del 2012, necessario affinché il contenuto di un provvedimento d'urgenza possa ragionevolmente considerarsi unitario. Pur comprendendo le ragioni economiche, politiche e sociali che inducono il Governo ad intervenire con un solo provvedimento su molteplici settori, anche allo scopo di fornire ai cittadini risposte da tempo attese, sottolinea come tali esigenze confliggano con le regole giuridiche, anche di rango costituzionale, che presiedono alla redazione dei provvedimenti d'urgenza.

In primo luogo, riguardo alle disposizioni in materia di Agenda digitale, osserva che, se da un lato il decreto-legge n. 69 tenta di fare ordine in materia, in generale si registra, al momento, un generale fallimento degli obiettivi prefissi, dal momento che risultano da emanare ancora numerosi decreti attuativi e c'è una grande confusione nella *governance* dell'Agenda digitale, rispetto alla quale sottolinea l'assenza dello statuto. Al riguardo ricorda che il decreto-legge del fare aggiunge un altro componente al tavolo della cabina di regia, nella figura del Presidente del Consiglio, che la presiede, e istituisce altre due figure, un tavolo permanente per l'innovazione e l'Agenda digitale italiana, organismo consultivo composto da esperti in materia di innovazione tecnologica e da esponenti delle imprese private e delle Università, ma non della società civile e un'apposita « struttura di missione », diretta da un commissario di Governo per l'attuazione dell'Agenda digitale, cui è assegnato un ruolo di supervisione. Giudica poco chiara l'utilità di questa nuova figura, considerando già l'esistenza di un direttore dell'Agenda digitale che non appare adatto al ruolo cui è preposto. Giudica, pertanto, l'istituzione di nuove figure e i

nuovi assetti da raggiungere premesse per un nuovo, assai prevedibile, stallo. Ricorda, infatti, che negli ultimi vent'anni, dal 1993 al 2012, c'è stato un « Governo-Penelope », che ha cambiato quattro volte nome e competenze dell'Autorità incaricata di occuparsi del digitale, da AIPA, a CNIPA, per passare a DigitPA e infine Agenzia per l'Italia digitale e che adesso, ancor prima che l'Agenzia sia diventata operativa, non avendo ancora uno statuto, istituisce un Commissario, senza poteri di emanazione di decreti, incaricato dell'attuazione dell'Agenda digitale che presiederà un tavolo costituito da esperti e imprese. In conclusione, osserva che le disposizioni relative all'Agenda digitale non risultano innovative, ma cercano di portare ordine nel disordine e nell'inefficienza consolidata nell'ultimo anno. In considerazione del forte ritardo registrati nell'attuazione dell'Agenda digitale, propone che il Commissario faccia una relazione alle Commissioni parlamentari competenti ogni 3 mesi sullo stato di avanzamento dell'Agenda digitale.

Riguardo all'articolo 10, esprime apprezzamento per il superamento delle disposizioni recate nel decreto-legge cosiddetto « Pisanu », in contrasto con la normativa europea, e sottolinea l'apprezzabile elemento di semplificazione in materia di obblighi di identificazione che intende sostituire l'identificazione personale dell'utilizzatore dei sistemi *wi-fi* con un sistema di registrazione degli indirizzi *mac address*. Propone in ogni caso di eliminare questo vincolo, giudicando opportuno che le regole tecniche siano meglio precisate in provvedimenti non di rango primario, ovvero in apposite linee guida.

Riguardo all'articolo 14, fa presente che esso viene modificato, eliminando il vincolo di richiesta della casella di posta elettronica certificata governativa contestualmente al rilascio del documento digitale, in modo tale da permettere al cittadino di poter richiedere sempre la casella.

Quanto all'articolo 18, ricorda che esso destina 100 milioni di euro per l'anno 2014 per la realizzazione del primo Pro-

gramma « 6000 Campanili » esclusivamente ad interventi infrastrutturali di adeguamento e ristrutturazione di edifici pubblici e non per la costruzione *ex novo* di questi ultimi. In ordine all'articolo 19, propone che esso venga stralciato dal provvedimento in esame, soprattutto in relazione alla disposizioni di cui al comma 3 lettera a), in quanto non sono esplicitate le opere infrastrutturali che beneficranno della defiscalizzazione.

Riguardo alle disposizioni in materia portuale, osserva che l'articolo 22 reca le disposizioni amministrative necessarie ad ottenere autorizzazioni al dragaggio dei porti, abolendo l'obbligo di subordinare gli interventi già previsti nei piani regolatori portuali al parere della Commissione di valutazione di impatto ambientale. Nell'esprimere, anche a nome del proprio gruppo, la contrarietà a questo tipo di semplificazioni, ricorda che l'articolo citato consente la reimmissione nei siti idrici di provenienza ovvero l'utilizzazione per il rifacimento degli arenili anche dei materiali dei dragaggi che non presentino, come invece ora richiesto, caratteristiche analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo, cosa che ritiene un vero e proprio scempio ambientale.

Quanto all'articolo 23, che interviene e modifica i criteri per l'assoggettamento ad imposta sostitutiva del 20 per cento dei proventi derivanti dalle attività di noleggio occasionale, osserva che in precedenza tale imposta era prevista solo per i proventi derivanti dal noleggio superiori a 30.000 euro, mentre il comma 1 dell'articolo 23, nel sostituire il criterio patrimoniale con un criterio temporale, fissa un limite non superiore ai 40 giorni, estendendo lo sgravio fiscale anche alle barche di lusso. Quanto al comma 2, esso ridimensiona la tassa, in visione di una crisi del sistema portuale che non si può ignorare, ma allo stesso tempo non attribuisce consistenti vantaggi, così come previsto dal testo del decreto, ai possessori di barche fino ai 20 metri.

Sottolinea inoltre che tale decreto prevede procedimenti normativi che con cui vengono superate le funzioni della mai

nata Autorità di regolamentazione dei trasporti. Evidenzia che tale Autorità, istituita dall'articolo 37 del decreto legge n. 201 del 2011, si vede esautorata dalle sue funzioni volte alla definizione di canoni e tariffe, dal momento che l'articolo 24, al comma 1, lettera a), modifica l'articolo 17, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che ha dato attuazione nel nostro ordinamento alle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria e che disciplina i canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria. Ricorda che il citato articolo 17, prima della modifica recata dal decreto-legge, definiva, in particolare, la procedura per la determinazione del canone dovuto per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale prevedendo che, ai fini dell'accesso e dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, il canone fosse stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, acquisita una motivata relazione da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, vale a dire Rfi Spa, previo parere del Cipe e d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano limitatamente ai servizi di loro competenza. Rileva che, per effetto della modifica apportata dal decreto-legge, viene invece attribuito al ministero delle infrastrutture e dei trasporti il pieno potere di approvare una proposta di canone proveniente direttamente dal gestore, cosa che giudica del tutto sconveniente e che non garantisce l'equità. Ritiene che il recepimento delle direttive deve essere perfezionato attraverso la creazione di questo organismo di regolamentazione, che è per sua natura neutrale ed indipendente, a differenza di Rfi SpA, società del Gruppo Ferrovie dello Stato interamente controllata da Ferrovie dello Stato Italiane Spa, a sua volta interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle finanze. Ritiene, pertanto, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non possa ritenersi del tutto indipendente dal gestore

dell'infrastruttura, vale a dire RFI Spa. Giudica, in conclusione, tale modifica contraria allo spirito delle direttive europee e in contrasto con le disposizioni vigenti riguardanti le autorità di regolamentazione dei trasporti.

Osserva, inoltre, che andrebbe riformulato l'articolo 25 del decreto-legge, affinché la struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali, istituita presso il ministero e dimenticata, venga eliminata facendo assorbire all'Autorità per la regolazione nei trasporti le poche funzioni rimaste in capo alla citata struttura, e reimpiegando il personale a sua disposizione nel rispetto della normativa vigente.

Pur apprezzando le intenzioni del Governo di voler sbloccare i cantieri e rendere tempestivi l'avvio e la prosecuzione di opere infrastrutturali importanti, tuttavia non concorda sul metodo adottato e su una selezione dei progetti che venga esclusivamente gestita dall'alto. Fa presente, infatti, che con l'articolo 18 sono stati stanziati fondi pari a 2.069 milioni di euro, che sono tuttavia quasi del tutto impegnati su progetti già individuati a priori. Inoltre, con l'articolo 27, si mette a punto lo strumento di approvazione unica del progetto preliminare che è, in pratica, uno strumento di forza nelle mani del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che prevede che il progetto venga approvato dal Cipe solo in fase preliminare, mentre lo stesso Ministro può approvare con decreto un progetto definitivo sul quale gli enti locali non hanno strumenti altrettanto forti per opporsi. In definitiva, a suo giudizio, le misure contenute nel decreto-legge fanno scivolare la gestione delle opere infrastrutturali sempre più verso una conduzione centralizzata delle decisioni rischiando di far saltare quasi del tutto la condivisione delle opere a livello territoriale e di alzare la conflittualità sociale nonché il contenzioso tra organi dello Stato.

Giudica inoltre necessaria la soppressione dei commi 4 e 10 dell'articolo 18, cosiddetto « sbocca cantieri », che prevedono il finanziamento del corridoio tirrenico meridionale A12, opera ritenuta inu-

tile da diversi gruppi ambientali e dai comitati locali, e ulteriori finanziamenti per l'ANAS. Preannuncia inoltre emendamenti volti a riformulare il comma 7, per vincolare la discrezionalità nell'utilizzo degli investimenti.

Per tali ragioni, anche a norme del proprio gruppo, presenta una proposta di parere contrario sul provvedimento in esame.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA dichiara di condividere la proposta di parere del relatore.

Paolo Nicolò ROMANO (M5S) stigmatizza in primo luogo la decisione di rinviare ad oggi la discussione, già prevista nel calendario dei lavori per la giornata di ieri, del provvedimento in esame, che costituisce uno degli interventi più importanti del Governo in carica, malgrado i numerosi profili di interesse della Commissione su cui era opportuno dibattere. Ritiene che tale modo di procedere svilisca il ruolo della Commissione, chiamata a svolgere una importante funzione di analisi ed istruttoria dei provvedimenti legislativi, in particolare di quelli di origine governativa, a salvaguardia e garanzia dei principi democratici alla base dei processi decisionali della Repubblica. Giudica, quindi, la decisione presa ieri particolarmente grave in ragione della rilevanza del provvedimento e delle questioni delicate in esso contenute, relative alle infrastrutture materiali ed immateriali, ai trasporti e alle telecomunicazioni. Ritiene, inoltre, che la possibilità che i contenuti della proposta di legge in materia di pagamento delle sanzioni per violazioni del codice della strada confluiscono all'interno del decreto-legge, per quanto in parte condivisibile, rappresenti non un successo, come sottolineato ieri dal presidente, bensì una doppia umiliazione per la Commissione trasporti, essendo la dimostrazione che il Parlamento ha bisogno del Governo per legiferare. Ritenendo che la Commissione si sia venduta non per 30 denari ma per il 30 per cento, auspica che situazioni di tale natura non si verificino più in fu-

turo. In merito alle disposizioni del decreto-legge in esame, sottolinea, in relazione alle competenze della Commissione, gli articoli 10 e 25, che a suo giudizio presentano delle criticità, innanzitutto di tipo interpretativo, che esigono a suo giudizio una correzione in sede di conversione del decreto-legge. Nel sottolineare che tali criticità, in relazione all'articolo 10 sono in parte già state evidenziate nella relazione introduttiva, esprime la propria sorpresa in merito al fatto che poco è stato rilevato dal relatore in relazione all'articolo 25, che pur non essendo di stretta competenza della Commissione, concerne argomenti di grande interesse per la Commissione medesima. In merito all'articolo 10 osserva che l'obbligo di identificazione personale per gli utilizzatori di servizi *wi-fi* non esiste più dal 2010 e che dal 1° gennaio 2012 non è più in vigore neanche l'obbligo della licenza dei questori per gli esercenti che svolgono l'attività di offerta di accesso ad Internet, i cosiddetti *Internet point*. Ritiene, pertanto, che tali disposizioni rechino un aggravio del quadro regolatorio attuale.

In merito all'articolo 25, ricorda che esso interviene sulla continuità dell'attività di vigilanza sulle concessioni autostradali, attraverso norme che dovrebbero porre fine ai numerosi problemi sorti dalla nuova articolazione delle competenze in materia autostradale, conseguenti alle ultime e frettolose modifiche normative, che hanno tolto all'ANAS, dal 1° ottobre 2012, le attività di istruttoria e di proposta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze per le nuove concessioni autostradali. Osserva, tuttavia, che tali modifiche normative hanno lasciato irrisolta una molteplicità di aspetti tra i quali le modalità per il subentro del Ministero ad ANAS nei contratti relativi a beni e servizi strumentali di pertinenza dell'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali (IVCA) e l'individuazione delle risorse finanziarie che dovrebbero essere versate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per provvedere agli oneri di fun-

zionamento della predetta Struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali (SVCA).

Giudica pertanto opportuno intervenire sul comma 1 dell'articolo 25 in modo tale che sia le funzioni che le risorse umane, finanziarie e strumentali della Struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali (SVCA), attualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, siano trasferiti alla nuova Authority dei trasporti. Auspica quindi che la Commissione esprima un parere contrario sul provvedimento in esame.

Stefano QUARANTA (SEL), nell'osservare che il decreto-legge reca disposizioni a suo parere inadeguate, con particolare riguardo agli articoli relativi all'Agenda digitale, osserva che il coordinamento della presidenza del Consiglio dei ministri non è a suo giudizio funzionale, l'articolo 18 è a suo parere incompleto su molti aspetti e l'articolo 25 è del tutto inadeguato, soprattutto sotto il profilo delle risorse finanziarie, in relazione alle esigenze del trasporto pubblico locale. Nel giudicare favorevolmente le misure recate dall'articolo 14 e quelle che intervengono in ambito portuale, e nel condividere alcune condizioni e osservazioni contenute nella proposta di parere del relatore, preannuncia l'astensione del proprio gruppo sulla suddetta proposta di parere.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) con riferimento alla proposta di parere del relatore, osserva che il comma 1 dell'articolo 10 del decreto-legge suscita forti perplessità che non risultano superate neppure dalla riformulazione proposta dal relatore, la quale, in ogni caso, necessiterebbe di opportune verifiche tecniche. Propone pertanto di sopprimere il citato comma 1. Osserva altresì che sarebbe opportuno verificare l'effettiva necessità delle previsioni recate dal comma 2-ter dell'articolo 10, introdotto dalla proposta di parere del relatore, tenuto conto anche del fatto che la deroga all'articolo 25 del codice delle comunicazioni elettroniche, anche per le pubbliche amministrazioni, è

espressamente prevista dal comma 2-*bis* della medesima proposta di parere.

Mario TULLO (PD), *relatore*, concorda sull'opportunità di sopprimere il comma 1 dell'articolo 10 del decreto-legge. Per quanto concerne il comma 2-*ter* della propria proposta di parere, che risulta di conseguenza numerato come comma 2-*bis*, ritiene che possa essere soppresso il riferimento all'articolo 25 del codice delle comunicazioni elettroniche. Riformula pertanto in tal senso la propria proposta di parere (*vedi allegato 3*).

Diego DE LORENZIS (M5S) chiede al relatore delucidazioni in ordine alla condizione di cui al punto 6) della proposta di parere del relatore, che interviene sull'articolo 23 del decreto-legge, relativo alla nautica da diporto.

Mario TULLO (PD), *relatore*, nel ricordare che l'articolo 23 del decreto legge interviene in materia di noleggio occasionale di unità da diporto, consentendo l'assoggettamento ad imposta sostitutiva del 20 per cento, a richiesta del percipiente, dei proventi derivanti dalle attività di noleggio occasionale di durata complessiva non superiore a 40 giorni, ritiene opportuno portare a 42 giorni tale limite temporale, procedendosi, in genere, a noleggi di durata settimanale.

Michele Pompeo META, *presidente*, prima di procedere alla votazione delle proposte di parere, ritiene doveroso sottolineare il ruolo svolto dalla Commissione, che ha predisposto un'ampia e articolata proposta di parere, a seguito di un confronto serrato e approfondito con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sul merito degli interventi contenuti nel decreto-legge che afferiscono agli ambiti di propria competenza. Per tale ragione esprime la propria soddisfazione, in quanto ritiene che il parere che la Commissione si accinge ad approvare permetta effettivamente di migliorare, su questioni rilevanti e delicate, il testo del decreto-legge adottato dal Governo, facendo tesoro

del lavoro svolto su tali temi fin dall'avvio della legislatura e anche nella legislatura precedente. Richiama in particolare le misure attinenti alla disciplina dei porti e alla logistica, che, senza comportare oneri per la finanza pubblica, contribuiscono allo sviluppo e al rilancio dell'economia del Paese, vale a dire alle finalità espressamente perseguite con l'adozione del decreto-legge in esame. Altrettanto meritevoli di essere citate sono le proposte volte a garantire l'efficacia del sistema sanzionatorio relativo alle violazioni del codice della strada. Ricorda, in proposito, che l'elusione relativa al pagamento di tali sanzioni raggiunge livelli molto elevati, come ad esempio nel caso della città di Roma, dove risulta pari all'80 per cento, con conseguenze molto pesanti sui bilanci dei comuni. Per questo respinge risolutamente le valutazioni del collega Romano e del gruppo Movimento 5 stelle, che hanno definito una forzatura il tentativo di inserire all'interno del decreto-legge i contenuti della proposta di legge relativa al pagamento in misura ridotta delle sanzioni. Sottolinea che, anche attraverso la dialettica che si è sviluppata in Commissione, la proposta di emendamento a propria firma è stata riformulata per accogliere le principali istanze di modifica avanzate proprio dal gruppo Movimento 5 stelle, in modo da pervenire alla formulazione di un testo condiviso. Ritiene piuttosto che tale tentativo e, più in generale, tutte le proposte contenute nel parere che sarà approvato dalla Commissione, siano un contributo importante, che proviene dagli organi parlamentari, per dare risposta in tempi rapidi alle effettive esigenze del Paese, tenendo conto realisticamente delle condizioni in cui si svolge l'attività parlamentare. In conclusione, proprio con riferimento alle condizioni date, ribadisce la propria soddisfazione per il lavoro che la Commissione è riuscita a svolgere.

Pone quindi in votazione la proposta di parere del relatore, come riformulata, avvertendo che, in caso di approvazione, risulta preclusa la proposta alternativa di parere.

La Commissione approva quindi la proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni del relatore, come riformulata (*vedi allegato 3*).

**La seduta termina alle 10.20.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.35 alle 14.50.

## ALLEGATO 1

**DL 69/2013: Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia.  
(C. 1248 Governo).****PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge recante: « Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia (C. 1248 Governo);

premesso che:

all'articolo 10 si sopprimono gli obblighi, per i soggetti che offrono l'accesso ad internet al pubblico, di procedere all'identificazione personale degli utilizzatori e si introducono semplificazioni relative sia all'attività di offerta di accesso ad Internet, sia all'installazione delle apparecchiature di comunicazione elettronica;

all'articolo 13 si rafforza il ruolo di coordinamento della Presidenza del consiglio dei ministri in merito all'attuazione dell'agenda digitale. In particolare, si istituisce presso la Presidenza del consiglio la cabina di regia per l'attuazione dell'agenda digitale italiana; si istituisce, nell'ambito della cabina di regia, il tavolo permanente per l'innovazione e l'agenda digitale italiana, quale organismo consultivo permanente composto da esperti nella materia, da esponenti delle imprese private e delle università; si istituisce la figura del Commissario del Governo per l'attuazione dell'agenda digitale, che presiede il tavolo permanente e che è posto a capo di una struttura di missione istituita presso la Presidenza; si attribuisce esclusivamente al Presidente del consiglio dei ministri o al Ministro delegato, la nomina del direttore generale dell'Agenzia per l'Italia digitale e i poteri di vigilanza sull'Agenzia stessa; si demanda ad un decreto del Presidente del consiglio dei ministri o del Ministro dele-

gato la determinazione della dotazione organica dell'Agenzia, entro il limite di 130 unità, e della dotazione di risorse finanziarie e strumentali;

il decreto-legge reca ulteriori disposizioni in materia digitale. In particolare:

a) all'articolo 14 si prevede la facoltà dei cittadini di richiedere, in sede di istanza di rilascio del documento in cui sono unificate la carta di identità elettronica e la tessera sanitaria elettronica, una casella di posta elettronica certificata e di indicarla come domicilio digitale;

b) all'articolo 15 si prevede che il presidente della Commissione per il coordinamento del Sistema pubblico di connettività sia individuato, a seguito della soppressione di Digit-PA, nel Commissario per l'attuazione dell'Agenzia digitale o, su sua delega, nel direttore dell'Agenzia per l'Italia digitale;

c) all'articolo 16 si prevede che nell'ambito del piano triennale di razionalizzazione dei centri di elaborazione dati delle pubbliche amministrazioni siano individuati i livelli minimi dei requisiti di sicurezza, di capacità elaborativa e di risparmio energetico;

d) all'articolo 17 si stabiliscono termini temporali certi per l'utilizzo del fascicolo sanitario elettronico su tutto il territorio nazionale;

per quanto concerne le infrastrutture ferroviarie, all'articolo 18 si istituisce un fondo di 335 milioni per il 2013, 405 milioni per il 2014, 652 milioni per 2015,

535 milioni per il 2016 e 142 milioni per l'anno 2017 per il finanziamento di infrastrutture cantierabili, alimentato con la revoca di risorse stanziato per opere più lontane dalla realizzazione. Tra le opere finanziate figurano il collegamento ferroviario funzionale tra il Piemonte e la Valle d'Aosta e la tratta Canello-Frasso Telesino della linea alta velocità Napoli-Bari; tra le opere oggetto di revoca delle risorse sono compresi il secondo lotto del terzo valico dei Giovi (per 50 milioni di euro per il 2013, 189 milioni di euro per il 2014, 274 milioni di euro per il 2015 e 250 milioni di euro per il 2016) e l'alta velocità Lione-Torino (50 milioni per il 2013, 189 milioni per il 2014, 274 milioni per il 2015 e 250 milioni per il 2016);

al medesimo articolo 18 si interviene in materia di investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, autorizzando, in attesa dell'approvazione del Contratto di Programma – parte investimenti 2012–2016 con RFI, la contrattualizzazione di interventi per la sicurezza ferroviaria che siano immediatamente cantierabili per l'importo complessivo di 300 milioni di euro;

all'articolo 20, in tema di sicurezza stradale, si prevede la revoca delle risorse destinate a finanziare gli interventi del primo e secondo programma annuale di attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale (relativi rispettivamente agli anni 2002 e 2003) che risultino non ancora avviati. Le risorse revocate saranno destinate a tre finalità: 1) il cofinanziamento in concorso con le regioni di un programma di interventi per la sicurezza stradale, sulla base delle proposte formulate dalle regioni; 2) la prosecuzione del monitoraggio dei programmi di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale; 3) il potenziamento del sistema di raccolta dati sull'incidentalità stradale;

all'articolo 22 si interviene sulla disciplina in materia di dragaggi, al fine di semplificare le procedure di valutazione di impatto ambientale e di estendere le possibilità di utilizzo del materiale derivato dai dragaggi;

al medesimo articolo si rafforza l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, sia per quanto concerne la facoltà di determinare la misura delle tasse di ancoraggio, sia attraverso l'innalzamento dell'entità del gettito IVA riscosso nei porti che le autorità possono trattenere;

all'articolo 23 si estende l'ambito di applicazione dell'imposta sostitutiva del 20 per cento ai proventi derivanti dalle attività di noleggio occasionale di unità da diporto, si esentano dal pagamento della tassa sulle unità da diporto quelle con lunghezza fino a 14 metri e se ne riduce l'ammontare per quelle con lunghezza compresa tra 14 e 20 metri;

all'articolo 24 si interviene in materia di regolamentazione di trasporto ferroviario. In particolare:

a) si modifica la procedura di determinazione del canone per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, prevedendo il parere, anziché l'intesa della Conferenza unificata e stabilendo che il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti approvi la proposta del gestore dell'infrastruttura (RFI Spa);

b) si stabilisce che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti siano determinati anche i corrispettivi per i servizi non compresi nel canone di accesso all'infrastruttura;

c) si prevede che la separazione contabile tra gestore dell'infrastruttura ferroviaria e impresa di trasporto ferroviario debba assicurare una trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei corrispettivi e fondi pubblici percepiti per ogni attività;

d) si dispone che, in caso di compromissione dell'equilibrio economico generale del contratto di servizio pubblico, sia prevista la possibilità per il Ministero di stabilire, in alternativa alle limitazioni allo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, anche diritti di compensazione per gli altri operatori, comunque non superiori a quanto necessario all'impresa titolare del contratto di

servizio pubblico per coprire i costi del servizio; non si può dare luogo a limitazioni o all'imposizione di diritti di compensazione se le fermate intermedie degli altri operatori siano a distanza superiore a 100 Km e i livelli tariffari risultino superiori di almeno il 20 per cento a quelli dei servizi a committenza pubblica;

all'articolo 25, comma 5, si consente l'utilizzo delle risorse residue destinate al contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ENAV agli interventi per garantire la sicurezza degli impianti ed operativa;

al medesimo articolo 25, commi da 9 a 11, si prevede l'affidamento alla Regione Siciliana della vigilanza sull'attuazione delle convenzioni per il servizio pubblico per il trasporto passeggeri con le isole minori della Sicilia;

all'articolo 45 si prevede che l'accertamento della conformità delle macchine agricole alle prescrizioni tecniche stabilite dalla legge possa avvenire non solo da parte del Dipartimento per i trasporti terrestri, come attualmente previsto, ma anche da parte delle strutture o degli enti in possesso dei requisiti che saranno individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro delle politiche agricole;

all'articolo 61 si prevede, a fini di copertura, la riduzione di 19 milioni di euro per l'anno 2013 e di 7,4 milioni di euro per l'anno 2014 delle risorse destinate all'emittenza televisiva locale;

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 2, comma 1, sostituire le parole: « impianti e attrezzature nuovi di fabbrica ad uso produttivo » con le seguenti: « impianti, beni strumentali d'impresa e attrezzature nuovi di fabbrica, nonché di stampi per la lavorazione delle unità da diporto ».

2) all'articolo 10, sostituire i commi 1 e 2 con i seguenti:

« 1. L'offerta di accesso ad Internet al pubblico, in qualsiasi modalità e con qualsiasi tecnologia si attui, è libera e non richiede la identificazione personale degli utilizzatori. Resta fermo l'obbligo del gestore di connettività di garantire la tracciabilità del collegamento a livello di sessione.

2. Gli obblighi di conservazione dei dati personali, previsti dall'articolo 132 del Codice per la protezione dei dati personali di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, trovano applicazione soltanto nei confronti dei soggetti che realizzano esclusivamente, o prevalentemente, una trasmissione di segnali su reti di comunicazioni elettroniche, a prescindere dall'assetto proprietario della rete, e che offrono servizi a utenti finali secondo il principio di non discriminazione.

2-bis. I titolari e i gestori di pubblici esercizi o di circoli privati, ove l'offerta di accesso ad Internet non costituisca l'attività prevalente, e le pubbliche amministrazioni che pongano a disposizione del pubblico, di clienti o soci apparecchi terminali utilizzabili per le comunicazioni, anche telematiche, ovvero punti di accesso a Internet utilizzando tecnologia senza fili non sono assoggettati all'autorizzazione generale prevista dall'articolo 25 del Codice delle comunicazioni elettroniche di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259.

2-ter. In deroga a quanto previsto dall'articolo 6, comma 1 e dall'articolo 25 del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, gli enti locali possono fornire servizi di accesso ad Internet al pubblico all'interno di aree pubbliche di cui hanno la disponibilità. »;

3) all'articolo 15, comma 1, sopprimere le parole: « o, su sua delega, il Direttore dell'Agenzia digitale »;

4) all'articolo 18, apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, primo periodo, dopo le parole: « dalla data di entrata in vigore »

aggiungere le seguenti: « della legge di conversione » e dopo il primo periodo, aggiungere i seguenti: Gli schemi di decreto di cui al primo periodo sono trasmessi alle competenti Commissioni parlamentari, che esprimono parere entro venti giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine il decreto può essere adottato.

b) al comma 3, dopo le parole: « dalla data di entrata in vigore » aggiungere le seguenti: « della legge di conversione »;

c) al comma 6 sostituire la parola: esercizio con la seguente: pre-esercizio e sostituire le parole 15 ottobre con le seguenti: 31 dicembre;

d) al comma 9, dopo le parole: « dalla data di entrata in vigore » aggiungere le seguenti: « della legge di conversione »;

5) all'articolo 20, comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Una quota non inferiore al 50 per cento delle risorse derivanti dalle revoche dei finanziamenti è destinata alle regioni sul cui territorio gli interventi di sicurezza stradale risultino avviati per un importo pari ad almeno il 65 per cento del totale dei finanziamenti assegnati.

6) all'articolo 23, comma 1, sostituire le parole: « quaranta giorni » con le seguenti: « quarantadue giorni »;

7) all'articolo 24, comma 1, lettera a), dopo le parole: al comma 1 inserire le seguenti: « dopo le parole: « e delle imprese ferroviarie » sono inserite le seguenti: « nelle more della piena operatività dell'Autorità per la regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e della definizione da parte della stessa Autorità dei criteri per la determinazione del canone » e » e sopprimere le parole da: « e le parole: "è stabilito" » fino alla fine della lettera;

8) all'articolo 80, comma 4, aggiungere in fine le seguenti parole: « , nonché alle cause nel settore del trasporto marittimo »;

e con le seguenti osservazioni:

1) con riferimento alle disposizioni dell'articolo 13, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di introdurre apposite misure volte ad assicurare che non si determinino ritardi nella costituzione e nell'avvio dell'attività dell'Agenzia per l'Italia digitale e ad evitare sovrapposizioni di funzioni tra la cabina di regia per l'attuazione dell'agenda digitale italiana e il tavolo permanente per l'innovazione e l'agenda digitale italiana, da un lato, e l'Agenzia, dall'altro;

2) con riferimento all'articolo 20, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di introdurre disposizioni finalizzate a garantire l'efficacia del sistema sanzionatorio relativo alle violazioni del codice della strada, in modo da assicurare, tra l'altro, l'effettiva disponibilità delle risorse destinate al finanziamento della sicurezza stradale;

3) con riferimento alle disposizioni dell'articolo 22, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di rafforzare l'autonomia finanziaria delle autorità portuali, innalzando dall'1 al 2 per cento la percentuale del gettito IVA riscosso nei porti che esse possono trattenere. Si segnala altresì l'esigenza di favorire da parte delle medesime autorità azioni che consentano lo sviluppo delle attività portuali attraverso la crescita delle imprese portuali e attraverso il riordino delle concessioni. Si sottolinea altresì l'urgenza di interventi volti ad ampliare, in caso di crisi o ristrutturazione aziendale delle imprese che svolgono operazioni portuali, le possibilità di intervento a favore dei lavoratori, in particolare estendendole anche alle imprese costituite in forma cooperativa, e, più in generale, di una revisione della disciplina dettata dalla legge n. 84 del 1994, con particolare riferimento alle disposizioni recate dagli articoli 5, 14, 16, 17 e 18, tenendo conto dei lavori delle competenti Commissioni parlamentari svolti nella scorsa legislatura. Risulta infine necessario e urgente adottare interventi normativi a sostegno del settore navale che

possono essere attuati senza aggravio di oneri per la finanza pubblica e con la possibilità di conseguire risparmi;

4) sempre con riferimento alle disposizioni dell'articolo 22, al fine di rafforzare gli interventi contenuti nel decreto-legge volti ad una maggiore efficienza del sistema dei trasporti e al potenziamento della logistica, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di introdurre misure per ridefinire la disciplina relativa all'individuazione, allo sviluppo e al finanziamento degli interporti;

5) con riferimento all'articolo 24, valutino le Commissioni di merito l'oppor-

tunità di intervenire per assicurare che le misure adottate garantiscano, da un lato, l'ottimale utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e, dall'altro, la parità di condizioni tra tutti gli operatori;

6) con riferimento all'articolo 25, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di estendere anche ad altre regioni e, in particolare, alla regione Calabria la possibilità di utilizzare le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione per interventi finalizzati all'efficientamento di servizi di trasporto pubblico locale e per garantire la copertura degli oneri di parte corrente relativi ai medesimi servizi.

ALLEGATO 2

**DL 69/2013: Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia.  
(C. 1248 Governo).**

**PROPOSTA DI PARERE ALTERNATIVO  
PRESENTATA DAL GRUPPO M5S**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge recante:  
« Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia (C. 1248 Governo);

richiamate le considerazioni svolte nel corso del dibattito tenutosi presso la IX Commissione in data 10 luglio 2013;

esprime

**PARERE CONTRARIO**

## ALLEGATO 3

**DL 69/2013: Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia.  
(C. 1248 Governo).****PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge recante:  
« Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia (C. 1248 Governo);

premesso che:

all'articolo 10 si sopprimono gli obblighi, per i soggetti che offrono l'accesso ad internet al pubblico, di procedere all'identificazione personale degli utilizzatori e si introducono semplificazioni relative sia all'attività di offerta di accesso ad Internet, sia all'installazione delle apparecchiature di comunicazione elettronica;

all'articolo 13 si rafforza il ruolo di coordinamento della Presidenza del consiglio dei ministri in merito all'attuazione dell'agenda digitale. In particolare, si istituisce presso la Presidenza del consiglio la cabina di regia per l'attuazione dell'agenda digitale italiana; si istituisce, nell'ambito della cabina di regia, il tavolo permanente per l'innovazione e l'agenda digitale italiana, quale organismo consultivo permanente composto da esperti nella materia, da esponenti delle imprese private e delle università; si istituisce la figura del Commissario del Governo per l'attuazione dell'agenda digitale, che presiede il tavolo permanente e che è posto a capo di una struttura di missione istituita presso la Presidenza; si attribuisce esclusivamente al Presidente del consiglio dei ministri o al Ministro delegato, la nomina del direttore generale dell'Agenzia per l'Italia digitale e i poteri di vigilanza sull'Agenzia stessa; si demanda ad un decreto del Presidente del consiglio dei ministri o del Ministro dele-

gato la determinazione della dotazione organica dell'Agenzia, entro il limite di 130 unità, e della dotazione di risorse finanziarie e strumentali;

il decreto-legge reca ulteriori disposizioni in materia digitale. In particolare:

a) all'articolo 14 si prevede la facoltà dei cittadini di richiedere, in sede di istanza di rilascio del documento in cui sono unificate la carta di identità elettronica e la tessera sanitaria elettronica, una casella di posta elettronica certificata e di indicarla come domicilio digitale;

b) all'articolo 15 si prevede che il presidente della Commissione per il coordinamento del Sistema pubblico di connettività sia individuato, a seguito della soppressione di Digit-PA, nel Commissario per l'attuazione dell'Agenzia digitale o, su sua delega, nel direttore dell'Agenzia per l'Italia digitale;

c) all'articolo 16 si prevede che nell'ambito del piano triennale di razionalizzazione dei centri di elaborazione dati delle pubbliche amministrazioni siano individuati i livelli minimi dei requisiti di sicurezza, di capacità elaborativa e di risparmio energetico;

d) all'articolo 17 si stabiliscono termini temporali certi per l'utilizzo del fascicolo sanitario elettronico su tutto il territorio nazionale;

per quanto concerne le infrastrutture ferroviarie, all'articolo 18 si istituisce un fondo di 335 milioni per il 2013, 405 milioni per il 2014, 652 milioni per 2015,

535 milioni per il 2016 e 142 milioni per l'anno 2017 per il finanziamento di infrastrutture cantierabili, alimentato con la revoca di risorse stanziato per opere più lontane dalla realizzazione. Tra le opere finanziate figurano il collegamento ferroviario funzionale tra il Piemonte e la Valle d'Aosta e la tratta Canello-Frasso Telsino della linea alta velocità Napoli-Bari; tra le opere oggetto di revoca delle risorse sono compresi il secondo lotto del terzo valico dei Giovi (per 50 milioni di euro per il 2013, 189 milioni di euro per il 2014, 274 milioni di euro per il 2015 e 250 milioni di euro per il 2016) e l'alta velocità Lione-Torino (50 milioni per il 2013, 189 milioni per il 2014, 274 milioni per il 2015 e 250 milioni per il 2016);

al medesimo articolo 18 si interviene in materia di investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, autorizzando, in attesa dell'approvazione del Contratto di Programma – parte investimenti 2012-2016 con RFI, la contrattualizzazione di interventi per la sicurezza ferroviaria che siano immediatamente cantierabili per l'importo complessivo di 300 milioni di euro;

all'articolo 20, in tema di sicurezza stradale, si prevede la revoca delle risorse destinate a finanziare gli interventi del primo e secondo programma annuale di attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale (relativi rispettivamente agli anni 2002 e 2003) che risultino non ancora avviati. Le risorse revocate saranno destinate a tre finalità: 1) il cofinanziamento in concorso con le regioni di un programma di interventi per la sicurezza stradale, sulla base delle proposte formulate dalle regioni; 2) la prosecuzione del monitoraggio dei programmi di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale; 3) il potenziamento del sistema di raccolta dati sull'incidentalità stradale;

all'articolo 22 si interviene sulla disciplina in materia di dragaggi, al fine di semplificare le procedure di valutazione di impatto ambientale e di estendere le possibilità di utilizzo del materiale derivato dai dragaggi;

al medesimo articolo si rafforza l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, sia per quanto concerne la facoltà di determinare la misura delle tasse di ancoraggio, sia attraverso l'innalzamento dell'entità del gettito IVA riscosso nei porti che le autorità possono trattenere;

all'articolo 23 si estende l'ambito di applicazione dell'imposta sostitutiva del 20 per cento ai proventi derivanti dalle attività di noleggio occasionale di unità da diporto, si esentano dal pagamento della tassa sulle unità da diporto quelle con lunghezza fino a 14 metri e se ne riduce l'ammontare per quelle con lunghezza compresa tra 14 e 20 metri;

all'articolo 24 si interviene in materia di regolamentazione di trasporto ferroviario. In particolare:

a) si modifica la procedura di determinazione del canone per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, prevedendo il parere, anziché l'intesa della Conferenza unificata e stabilendo che il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti approvi la proposta del gestore dell'infrastruttura (RFI Spa);

b) si stabilisce che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti siano determinati anche i corrispettivi per i servizi non compresi nel canone di accesso all'infrastruttura;

c) si prevede che la separazione contabile tra gestore dell'infrastruttura ferroviaria e impresa di trasporto ferroviario debba assicurare una trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei corrispettivi e fondi pubblici percepiti per ogni attività;

d) si dispone che, in caso di compromissione dell'equilibrio economico generale del contratto di servizio pubblico, sia prevista la possibilità per il Ministero di stabilire, in alternativa alle limitazioni allo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, anche diritti di compensazione per gli altri operatori, comunque non superiori a quanto necessario all'impresa titolare del contratto di

servizio pubblico per coprire i costi del servizio; non si può dare luogo a limitazioni o all'imposizione di diritti di compensazione se le fermate intermedie degli altri operatori siano a distanza superiore a 100 Km e i livelli tariffari risultino superiori di almeno il 20 per cento a quelli dei servizi a committenza pubblica;

all'articolo 25, comma 5, si consente l'utilizzo delle risorse residue destinate al contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ENAV agli interventi per garantire la sicurezza degli impianti ed operativa;

al medesimo articolo 25, commi da 9 a 11, si prevede l'affidamento alla Regione Siciliana della vigilanza sull'attuazione delle convenzioni per il servizio pubblico per il trasporto passeggeri con le isole minori della Sicilia;

all'articolo 45 si prevede che l'accertamento della conformità delle macchine agricole alle prescrizioni tecniche stabilite dalla legge possa avvenire non solo da parte del Dipartimento per i trasporti terrestri, come attualmente previsto, ma anche da parte delle strutture o degli enti in possesso dei requisiti che saranno individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro delle politiche agricole;

all'articolo 61 si prevede, a fini di copertura, la riduzione di 19 milioni di euro per l'anno 2013 e di 7,4 milioni di euro per l'anno 2014 delle risorse destinate all'emittenza televisiva locale;

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) *all'articolo 2, comma 1, sostituire le parole: « impianti e attrezzature nuovi di fabbrica ad uso produttivo » con le seguenti: « impianti, beni strumentali d'impresa e attrezzature nuovi di fabbrica, nonché di stampi per la lavorazione delle unità da diporto ».*

2) *all'articolo 10, sostituire i commi 1 e 2 con i seguenti:*

« 1. Gli obblighi di conservazione dei dati personali, previsti dall'articolo 132 del Codice per la protezione dei dati personali di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, trovano applicazione soltanto nei confronti dei soggetti che realizzano esclusivamente, o prevalentemente, una trasmissione di segnali su reti di comunicazioni elettroniche, a prescindere dall'assetto proprietario della rete, e che offrono servizi a utenti finali secondo il principio di non discriminazione.

2. I titolari e i gestori di pubblici esercizi o di circoli privati, ove l'offerta di accesso ad Internet non costituisca l'attività prevalente, e le pubbliche amministrazioni che pongano a disposizione del pubblico, di clienti o soci apparecchi terminali utilizzabili per le comunicazioni, anche telematiche, ovvero punti di accesso a Internet utilizzando tecnologia senza fili non sono assoggettati all'autorizzazione generale prevista dall'articolo 25 del Codice delle comunicazioni elettroniche di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259.

2-bis. In deroga a quanto previsto dall'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, gli enti locali possono fornire servizi di accesso ad Internet al pubblico all'interno di aree pubbliche di cui hanno la disponibilità. »;

3) *all'articolo 15, comma 1, sopprimere le parole: « o, su sua delega, il Direttore dell'Agenzia digitale »;*

4) *all'articolo 18, apportare le seguenti modificazioni:*

a) *al comma 2, primo periodo, dopo le parole: « dalla data di entrata in vigore » aggiungere le seguenti: « della legge di conversione » e dopo il primo periodo, aggiungere i seguenti: Gli schemi di decreto di cui al primo periodo sono trasmessi alle competenti Commissioni parlamentari, che esprimono parere entro venti giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine il decreto può essere adottato.*

b) al comma 3, dopo le parole: « dalla data di entrata in vigore » aggiungere le seguenti: « della legge di conversione »;

c) al comma 6 sostituire la parola: esercizio con la seguente: pre-esercizio e sostituire le parole: 15 ottobre con le seguenti: 31 dicembre;

d) al comma 9, dopo le parole: « dalla data di entrata in vigore » aggiungere le seguenti: « della legge di conversione »;

5) all'articolo 20, comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Una quota non inferiore al 50 per cento delle risorse derivanti dalle revoche dei finanziamenti è destinata alle regioni sul cui territorio gli interventi di sicurezza stradale risultino avviati per un importo pari ad almeno il 65 per cento del totale dei finanziamenti assegnati.

6) all'articolo 23, comma 1, sostituire le parole: « quaranta giorni » con le seguenti: « quarantadue giorni »;

7) all'articolo 24, comma 1, lettera a), dopo le parole: al comma 1 inserire le seguenti: « dopo le parole: « e delle imprese ferroviarie » sono inserite le seguenti: « nelle more della piena operatività dell'Autorità per la regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e della definizione da parte della stessa Autorità dei criteri per la determinazione del canone » e » e sopprimere le parole da: « e le parole: « è stabilito » » fino alla fine della lettera;

8) all'articolo 80, comma 4, aggiungere in fine le seguenti parole: « , nonché alle cause nel settore del trasporto marittimo »;

e con le seguenti osservazioni:

1) con riferimento alle disposizioni dell'articolo 13, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di introdurre apposite misure volte ad assicurare che non si

determinino ritardi nella costituzione e nell'avvio dell'attività dell'Agenzia per l'Italia digitale e ad evitare sovrapposizioni di funzioni tra la cabina di regia per l'attuazione dell'agenda digitale italiana e il tavolo permanente per l'innovazione e l'agenda digitale italiana, da un lato, e l'Agenzia, dall'altro;

2) con riferimento all'articolo 20, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di introdurre disposizioni finalizzate a garantire l'efficacia del sistema sanzionatorio relativo alle violazioni del codice della strada, in modo da assicurare, tra l'altro, l'effettiva disponibilità delle risorse destinate al finanziamento della sicurezza stradale;

3) con riferimento alle disposizioni dell'articolo 22, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di rafforzare l'autonomia finanziaria delle autorità portuali, innalzando dall'1 al 2 per cento la percentuale del gettito IVA riscosso nei porti che esse possono trattenere. Si segnala altresì l'esigenza di favorire da parte delle medesime autorità azioni che consentano lo sviluppo delle attività portuali attraverso la crescita delle imprese portuali e attraverso il riordino delle concessioni. Si sottolinea altresì l'urgenza di interventi volti ad ampliare, in caso di crisi o ristrutturazione aziendale delle imprese che svolgono operazioni portuali, le possibilità di intervento a favore dei lavoratori, in particolare estendendole anche alle imprese costituite in forma cooperativa, e, più in generale, di una revisione della disciplina dettata dalla legge n. 84 del 1994, con particolare riferimento alle disposizioni recate dagli articoli 5, 14, 16, 17 e 18, tenendo conto dei lavori delle competenti Commissioni parlamentari svolti nella scorsa legislatura. Risulta infine necessario e urgente adottare interventi normativi a sostegno del settore navale che possono essere attuati senza aggravio di oneri per la finanza pubblica e con la possibilità di conseguire risparmi;

4) sempre con riferimento alle disposizioni dell'articolo 22, al fine di rafforzare

gli interventi contenuti nel decreto-legge volti ad una maggiore efficienza del sistema dei trasporti e al potenziamento della logistica, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di introdurre misure per ridefinire la disciplina relativa all'individuazione, allo sviluppo e al finanziamento degli interporti;

5) con riferimento all'articolo 24, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di intervenire per assicurare che le misure adottate garantiscano, da un lato, l'ottimale utilizzo dell'infrastruttura ferro-

viaria e, dall'altro, la parità di condizioni tra tutti gli operatori;

6) con riferimento all'articolo 25, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di estendere anche ad altre regioni e, in particolare, alla regione Calabria la possibilità di utilizzare le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione per interventi finalizzati all'efficientamento di servizi di trasporto pubblico locale e per garantire la copertura degli oneri di parte corrente relativi ai medesimi servizi.