

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### SEDE CONSULTIVA:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| DL 126/2013: Misure finanziarie urgenti in favore di regioni ed enti locali ed interventi localizzati nel territorio. C. 1906 Governo, approvato dal Senato (Parere alla V Commissione) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole con condizione e osservazione</i> ) ..... | 115 |
| ALLEGATO 1 ( <i>Proposta di parere del Relatore</i> ) .....                                                                                                                                                                                                                    | 122 |
| ALLEGATO 2 ( <i>Parere approvato dalla Commissione</i> ) .....                                                                                                                                                                                                                 | 124 |

##### SEDE CONSULTIVA

*Sabato 21 dicembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.*

**La seduta comincia alle 14.15.**

**DL 126/2013: Misure finanziarie urgenti in favore di regioni ed enti locali ed interventi localizzati nel territorio.**

**C. 1906 Governo, approvato dal Senato.**

(Parere alla V Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole con condizione e osservazione*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, come richiesto, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Nicola BIANCHI (M5S), intervenendo sull'ordine dei lavori, lamenta che i tempi di esame del decreto da parte della Ca-

mera risultano del tutto insufficienti. Chiede pertanto alla presidenza un rinvio dell'esame, in modo da consentire ai membri della Commissione di valutare adeguatamente i contenuti del decreto-legge.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara di comprendere le ragioni dell'intervento dell'onorevole Bianchi. Osserva tuttavia che i tempi di esame del decreto-legge da parte della Commissione Bilancio non consentono un rinvio. La Commissione Trasporti ha comunque piena facoltà di valutare se sussistano o meno le condizioni per l'espressione del parere.

Lorenza BONACCORSI (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere sulle parti di competenza del decreto-legge n. 126 del 2013 e del relativo disegno di legge di conversione, approvato in prima lettura dal Senato e trasmesso alla Camera nella serata di ieri. Rileva che il decreto-legge reca numerosi interventi che hanno per oggetto, principalmente, questioni concernenti la finanza delle regioni e degli enti locali. Osserva peraltro che nel decreto-legge sono presenti anche misure che riguardano una varietà di materie, non

soltanto finanziarie né riconducibili a specifici problemi territoriali.

In primo luogo ritiene opportuno rilevare anche in questo caso le difficoltà che derivano da modalità di legiferare condizionate pesantemente dall'urgenza dei tempi di approvazione, alla quale non sempre corrisponde una oggettiva urgenza, sotto il profilo del merito, delle misure adottate. Osserva che il decreto-legge in esame, già nella formulazione iniziale, conteneva numerose disposizioni riguardanti materie assai differenziate e che nel corso dell'esame in prima lettura presso il Senato è stato approvato un gran numero di emendamenti, che ha molto ampliato sia le dimensioni del decreto-legge, sia l'eterogeneità dei suoi contenuti. Ritiene, inoltre, opportuno considerare il fatto che, sotto il profilo dei tempi, l'esame presso il Senato si è prolungato tanto da rendere estremamente ristretti i tempi di esame in seconda lettura presso la Camera, dal momento che il termine per la conversione in legge del decreto viene a scadere il 30 dicembre. Rileva pertanto che tale esame, se non si limita a una semplice presa d'atto, non può fare altro che correggere alcuni errori e disposizioni assolutamente non condivisibili che, anche a causa della fretta, sono state introdotte nel testo. Sotto questo profilo, segnala che anche il contestuale esame del decreto-legge da parte del Senato e del disegno di legge di stabilità da parte della Camera ha comportato problemi, in quanto sono stati approvati emendamenti all'uno e all'altro provvedimento che intervengono in modo non coordinato sulle medesime materie.

Rileva che sebbene situazioni simili ricorrano purtroppo con frequenza, è necessario in primo luogo ribadire l'esigenza di una radicale revisione delle modalità con le quali Governo e Parlamento approvano le leggi. In particolare giudica opportuno adottare un metodo di produzione legislativa che privilegi i provvedimenti relativi ai singoli settori, che possono essere esaminati in sede referente dalle Commissioni parlamentari competenti sul settore, mentre il ricorso allo strumento della decretazione d'urgenza

dovrebbe aver luogo soltanto quando effettivamente ne sussistano i presupposti e, in tali casi, dovrebbe essere rigorosamente rispettato il requisito dell'omogeneità di contenuto dei decreti-legge.

Svolte queste considerazioni di carattere generale, nel procedere all'esame delle disposizioni del decreto-legge di competenza della Commissione, fa presente che l'articolo 1 reca, ai commi da 2 a 4, disposizioni in materia di trasporto ferroviario regionale, con specifico riferimento alle situazioni della Campania e della Calabria. In particolare, il comma 2 dell'articolo 1 modifica la disciplina dettata dal decreto-legge n. 83 del 2012, che ha affidato ad un Commissario *ad acta* l'accertamento dei disavanzi e la definizione dei piani di rientro relativi al sistema di mobilità regionale su ferro della regione Campania. In primo luogo si prevede che il Commissario possa adottare provvedimenti per razionalizzare e rendere più efficiente il servizio, assumendo, tra l'altro, come parametri i costi standard e le tariffe medie a livello nazionale, nonché definendo la dotazione di personale delle aziende, compatibilmente con il perseguimento dell'obiettivo dell'equilibrio economico. Si prevede quindi che la struttura di supporto del Commissario possa essere finanziata a carico delle risorse derivanti da economie del bilancio regionale e dall'anticipazione a favore della regione Campania concessa per il pagamento dei debiti verso le imprese e successivamente destinata, dall'articolo 11 del decreto-legge n. 76 del 2013, anche al piano di rientro dei debiti relativi al trasporto ferroviario regionale. Si consente infine al Commissario di richiedere anticipazioni dell'erogazione delle risorse del Fondo per la coesione e lo sviluppo. Il comma 3 proroga al 31 dicembre 2014 il divieto di azioni esecutive, anche concorsuali, nei confronti delle società a partecipazione regionale esercenti il trasporto ferroviario regionale in Campania. Il comma 4 interviene su ulteriori profili finanziari, prevedendo che il Fondo di rotazione istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e finanze, con una dotazione di 50 milioni di

euro, sia finalizzato esclusivamente a concedere alla regione Campania anticipazioni di cassa per il finanziamento del piano di rientro. Di conseguenza si demanda a un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri la definizione delle modalità per la concessione e per la restituzione dell'anticipazione di cassa in favore della regione Campania.

I commi da 2-*bis* a 2-*quinqüies* del medesimo articolo 1, introdotti dal Senato, intervengono in materia di risorse per il trasporto pubblico locale nella Regione Calabria. In particolare, il comma 2-*bis* autorizza la regione Calabria, per il triennio 2013-2015, a utilizzare le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione per il periodo di programmazione 2007-2013, nel limite di 20 milioni di euro annui, quale contributo straordinario per la copertura dei costi del sistema di mobilità regionale di trasporto pubblico locale. L'utilizzo delle risorse in questione è condizionato alla implementazione delle misure di razionalizzazione e maggiore efficienza del servizio di trasporto pubblico locale previste in via generale come criteri per la ripartizione del fondo nazionale istituito dall'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, nonché alla integrazione da parte della regione Calabria, entro 30 giorni dall'entrata in vigore del decreto-legge, del piano di riprogrammazione di cui al medesimo articolo 16-*bis*. Con il successivo comma 2-*ter* si definiscono le caratteristiche del piano di riprogrammazione, introducendo criteri analoghi a quelli previsti per la Campania. Il piano dovrà prevedere il contenimento dei corrispettivi a treno/km; misure di efficientamento relative sia al servizio ferroviario, sia al servizio su gomma; la fissazione di tariffe che tengano conto della tariffa media applicata a livello nazionale per passeggero/km; un rapporto tra ricavi da traffico e corrispettivo da regione non inferiore al 20 per cento. Il piano dovrà inoltre dimostrare che, per effetto delle misure di efficientamento adottate, la prosecuzione nell'erogazione del servizio di trasporto pubblico locale dall'anno 2016 avviene senza ulteriori con-

tributi straordinari. Per l'erogazione delle singole annualità 2014 e 2015 del contributo straordinario la regione Calabria dovrà dimostrare l'effettiva attuazione delle misure previste dal piano di riprogrammazione, come integrato in conformità alle disposizioni contenute nel decreto-legge in esame.

Segnala che nel decreto-legge sono contenute altre disposizioni relative al trasporto ferroviario regionale, con specifico riferimento alla Sicilia e alla Valle d'Aosta.

Il comma 5 dell'articolo 2 autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze a corrispondere a Trenitalia S.p.A. le somme previste, per l'anno 2013, dal bilancio di previsione dello Stato, in relazione agli obblighi di servizio pubblico di trasporto ferroviario nella regione Sicilia e ai servizi interregionali, nelle more della stipula del nuovo contratto di servizio pubblico per i servizi di trasporto ferroviario per le regioni a statuto speciale.

Il comma 6 del medesimo articolo 2, modificato al Senato, dispone il pagamento diretto per l'anno 2013, da parte dello Stato a Trenitalia S.p.A., della quota di 23 milioni di euro quale corrispettivo dovuto per i servizi ferroviari di interesse locale resi nel triennio 2011-2013 svolti nella Regione Valle d'Aosta, come previsto dall'Accordo tra lo Stato e la Regione dell'11 novembre 2010. La norma è stabilita nelle more della piena attuazione del trasferimento alla regione autonoma Valle d'Aosta delle funzioni di programmazione ed amministrative in materia di servizi pubblici di trasporto ferroviario. Per quanto riguarda gli anni successivi, si prevede che a decorrere dall'anno 2014 la Regione Valle d'Aosta possa stipulare per i servizi di trasporto ferroviario locale apposita convenzione con Trenitalia per l'individuazione del perimetro e delle modalità di erogazione dei servizi ferroviari nella Regione, sulla base delle esigenze di mobilità della popolazione locale. Gli oneri sostenuti dalla Regione Valle d'Aosta negli anni 2014 e successivi vengono esclusi dal patto di stabilità interno nel limite di 23 milioni annui.

Sempre per quanto concerne il trasporto pubblico locale con riferimento a situazioni specifiche, ritiene opportuno segnalare che, nel piano triennale per la riduzione del debito, che dovrà essere presentato dal comune di Roma, dovranno essere previste specifiche delibere concernenti, oltre che l'estensione dei vincoli del patto di stabilità interno anche alle società partecipate, l'adozione di modelli innovativi per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale (articolo 1, comma 5-ter).

Fa presente che l'ultima disposizione del decreto-legge che riguarda il trasporto pubblico regionale e locale è il comma 6-ter dell'articolo 2, che è stato introdotto nel corso dell'esame da parte del Senato e che, a differenza delle precedenti disposizioni, ha valenza generale. Con tale previsione si dispone che non possono partecipare ad alcuna procedura per l'affidamento dei servizi, anche se già avviata, le società, nonché le loro controllanti, collegate e controllate che, in Italia o all'estero, sono destinatarie di affidamenti non conformi alla disciplina dell'Unione europea in materia e la cui durata ecceda il limite del 3 dicembre 2019 (quest'ultima data corrisponde al termine del periodo transitorio stabilito dalla normativa dell'Unione europea). Ritiene opportuno evidenziare che il comma 6-ter è identico ad un emendamento approvato dalla Commissione Bilancio al disegno di legge di stabilità (articolo 1, comma 375-bis), a ulteriore dimostrazione delle difficoltà di coordinamento che derivano dal modo di legiferare su cui si è soffermata nella parte iniziale della relazione.

Rileva che le ulteriori previsioni recate dal decreto-legge in esame che sono riconducibili agli ambiti di competenza della Commissione riguardano una varietà di questioni diverse.

In particolare, il comma 20-duodevices dell'articolo 1, introdotto nel corso dell'esame da parte del Senato, prevede l'incremento del 3 per cento dei canoni delle concessioni demaniali marittime utilizzate per finalità turistico ricreative, come determinati dal decreto-legge n. 400 del 1993. La proroga si riferisce alle conces-

sioni in essere alla data del 26 febbraio 2010, che utilizzino manufatti amovibili. L'aumento viene disposto nelle more del procedimento di revisione del quadro normativo in materia di rilascio delle concessioni di beni demaniali marittimi lacuali e fluviali con finalità turistico ricreative e sportive. Si dispone inoltre che i concessionari possano mantenere installati i manufatti in questione fino alla scadenza della concessione, senza necessità di nuova istanza; alla data di scadenza della concessione i manufatti dovranno comunque essere rimossi. Anche in questo caso osserva che sulla medesima materia delle concessioni demaniali interviene altresì il disegno di legge di stabilità, per effetto dell'approvazione di emendamenti nel corso dell'esame alla Camera.

L'articolo 1-quater, anch'esso introdotto con un emendamento approvato dal Senato, ha per oggetto le caratteristiche tecniche dei semafori. In particolare si stabilisce che i semafori debbano essere dotati di lampade con marcatura CE e attacco normalizzato E27, che ne assicurino l'accensione istantanea. La norma dispone inoltre che la loro sostituzione debba essere eseguita utilizzando la struttura ottica della lanterna semaforica già esistente, ove ciò sia tecnicamente possibile senza apportarvi modifiche. Si introduce altresì l'obbligo, quando sia necessario sostituire le lampade dei semafori, di utilizzare, anziché le lampade ad incandescenza, le lampade a basso consumo energetico, ivi comprese le lampade realizzate con tecnologia a LED.

Il comma 4 dell'articolo 2, infine, autorizza il proseguimento della regolazione dei rapporti tra lo Stato e Rete ferroviaria italiana S.p.A. sulla base del contratto di programma 2007-2011, fino alla conclusione della procedura di approvazione del contratto di programma – parte investimenti 2012-2016, al fine di consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale e l'attuazione dei relativi programmi di investimento. Con una modifica introdotta al Senato viene fissato il termine massimo del 30 giugno

2014 per la conclusione della procedura di approvazione del contratto di programma, parte investimenti 2012-2016.

Sebbene non riconducibili agli ambiti di competenza della Commissione, segnala infine le disposizioni dei commi 1 e 2 dell'articolo 2, che autorizzano spese per il ristoro, parziale, dei danni subiti da imprese nella realizzazione di opere comprese nel programma delle infrastrutture strategiche, a seguito di delitti non colposi commessi al fine di impedire, turbare o rallentare la realizzazione delle opere strategiche. Per quanto non espressamente indicato, la disposizione dovrebbe riferirsi alle vicende occorse in relazione ai lavori di realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione. La copertura finanziaria della misura è individuata a carico delle risorse per il rimborso a Poste italiane SpA delle agevolazioni tariffarie relative alle consultazioni elettorali e del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali che è stato posto in liquidazione dal decreto-legge n. 6 del 1990.

In conclusione ritiene opportuno sottolineare come le modalità di espressione del parere sul decreto-legge in esame impediscano di valutare con il necessario approfondimento i contenuti delle disposizioni che ho sopra richiamate. Giudica senza dubbio condivisibili le disposizioni volte a rendere più efficienti in alcune regioni i servizi di trasporto pubblico locale. Ritiene necessario sopprimere, per ragioni di coordinamento, la disposizione concernente l'esclusione dalle gare per il trasporto pubblico locale di determinate società, in quanto già introdotta nel disegno di legge di stabilità. Relativamente alle disposizioni che prevedono proroghe dei contratti di programma, rileva che sarebbe necessario un intervento volto ad assicurare, anche modificando la disciplina attualmente vigente, che l'approvazione e la stipula dei contratti di programma abbiano luogo prima dell'inizio del periodo al quale contratti stessi si riferiscono, piuttosto che essere effettuata, come accade regolarmente, con notevole ritardo rispetto al periodo di applicazione. Per quanto riguarda infine le misure sui ca-

noni demaniali e sulle caratteristiche tecniche dei semafori, ritengo che, per quanto condivisibili nel merito, non avrebbero dovuto essere affrontate nell'ambito del decreto-legge in esame, per non accentuare l'eterogeneità dei suoi contenuti.

Formula quindi, sulla base delle considerazioni svolte nella relazione una proposta di parere, riservandosi eventualmente di integrarla con ulteriori elementi che emergano dal dibattito (*vedi allegato 1*).

Mario TULLO (PD) nel condividere il rammarico espresso dal collega Bianchi sulla ristrettezza dei tempi di esame del provvedimento e concordando con il relatore quanto alla necessità di utilizzo di strumenti normativi i cui contenuti siano meno eterogenei, stigmatizza le modalità di copertura della disposizione relativa al ristoro dei danni subiti dalle imprese nei cantieri delle opere strategiche in quanto è parzialmente a valere sul Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali. Chiede pertanto al relatore di introdurre nel parere un'osservazione volta a precisare che l'utilizzo di tale Fondo sia effettuato in una misura tale da non pregiudicare il ricorso alle risorse in esso contenute per le sue finalità istitutive, anche in considerazione dell'ampiezza del contenzioso che grava su tale Fondo.

Paolo COPPOLA (PD) chiede al relatore quale sia il motivo del riferimento esplicito alla società Trenitalia all'interno dell'articolo 6, comma 2, trattandosi di un settore liberalizzato.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), dichiara di apprezzare l'impegno della relatrice nell'illustrazione dei contenuti del decreto-legge di competenza della Commissione e nell'indicazione anche degli elementi di criticità che emergono, non condividendo alcune misure contenute nel provvedimento, preannuncia l'astensione del proprio gruppo su tale provvedimento.

Andrea FERRO (PD), con riferimento alle disposizioni introdotte dal Senato all'articolo 1, comma 5-ter, che prevedono la



trasmissione da parte del comune di Roma, di un piano triennale per la riduzione del debito e per il riequilibrio strutturale di bilancio, osserva che le misure indicate non sembrano dalle previsioni del decreto non sembrano interamente condivisibili. In particolare, la formulazione della lettera *b*) del comma 5-ter sembra comportare l'obbligo di dismissioni di ulteriori quote di società quotate in borsa mentre, a suo parere, dovrebbe essere lasciata al comune la valutazione dell'opportunità di effettuare tali dismissioni. Sottolinea che analoghe osservazioni possono essere avanzate riguardo all'obbligo di mettere in liquidazione le società partecipate che non abbiano come fine sociale attività di servizio pubblico, nonché per quanto concerne la dismissione di quote del patrimonio immobiliare del comune.

Martina NARDI (SEL) preannuncia l'astensione del proprio gruppo, in questa come nelle altre Commissioni, sul provvedimento in esame che a suo giudizio presenta rilevanti criticità, che non sono state risolte al Senato malgrado l'ampiezza dei tempi di discussione e che non sarà possibile affrontare alla Camera, a causa della ristrettezza dei tempi residui prima della scadenza del decreto stesso. Quanto al comma 6-ter dell'articolo 2, di cui si chiede la soppressione, chiede al relatore conferma che si tratti di un identico testo rispetto a quello approvato dal disegno di legge di stabilità. Giudica infatti che sotto il profilo del merito, la possibilità concessa ad alcune aziende che attualmente gestiscono i servizi di trasporto pubblico locale di partecipare alle gare per futuri affidamenti sia condivisibile.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) fa presente che le disposizioni introdotte dal Senato all'articolo 1, comma 2-bis ripropongono il contenuto di un emendamento approvato dalla Camera al decreto-legge cosiddetto « del fare » che successivamente era stato soppresso dal Senato, in quanto la regione Calabria non aveva presentato un piano di efficientamento del trasporto pubblico locale. Osserva che il Senato ha

potuto introdurre di nuovo tale disposizione in seguito all'emanazione, da parte della regione, del suddetto piano ed esprime quindi soddisfazione per l'azione di stimolo in tal senso prodotta dal Parlamento.

Ivan CATALANO (M5S) stigmatizza le modalità di lavoro cui è sottoposta la Commissione, che non potrà approfondire i contenuti del provvedimento, a causa della forte compressione dei tempi di esame. In ogni caso fa presente che il proprio gruppo ha presentato numerosi emendamenti volti a modificare il testo nelle parti in cui esso presenta le maggiori criticità, in particolare prevedendo la soppressione dei commi 1, 2, 18 e 19 dell'articolo 2, concernenti rispettivamente l'indennizzo dei danni subiti dalle imprese impegnate nella realizzazione della TAV Torino-Lione, la rideterminazione della tassazione sui prodotti da fumo e la rimodulazione dell'imposta di sbarco che può essere applicata nei comuni delle isole minori. Chiede pertanto al relatore di inserire nella proposta di parere una condizione con la quale si chiede la soppressione dei commi citati, subordinando a tale inserimento il parere favorevole del proprio gruppo su tale proposta.

Michele Pompeo META, *presidente*, ritiene opportuno sospendere brevemente la seduta per consentire alla relatrice di valutare le osservazioni emerse dal dibattito e, eventualmente, predisporre una riformulazione della propria proposta di parere.

**La seduta, sospesa alle 14.45, è ripresa alle 15.**

Lorenza BONACCORSI (PD), *relatore*, con riferimento alle osservazioni dei colleghi Ferro e Catalano, fa presente che le disposizioni da essi richiamate non appartengono all'ambito di competenza della Commissione. Quanto alla richiesta di chiarimento del collega Coppola, precisa che la società Trenitalia è l'attuale affidatario del servizio e che la norma è volta a

permettere che la regione subentri allo Stato come soggetto affidatario. Quanto alla richiesta di chiarimento della collega Nardi, ribadisce che la norma di cui all'articolo 1 comma 6-ter è presente, in identico testo, nel disegno di legge di stabilità approvato ieri dalla Camera. Formula, quindi, una nuova proposta di parere, nella quale si chiarisce che la soppressione del comma 6-ter risponde a finalità di coordinamento e si introduce un'osservazione che tiene conto delle

preoccupazioni espresse dal collega Tullo in merito all'utilizzo delle risorse del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali (*vedi allegato 2*).

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizione e osservazione del relatore, come riformulata (*vedi allegato 2*).

**La seduta termina alle 15.10.**

## ALLEGATO 1

**DL 126/2013: Misure finanziarie urgenti in favore di regioni ed enti locali ed interventi localizzati nel territorio (C. 1906 Governo, approvato dal Senato).**

**PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di conversione del decreto-legge 31 ottobre 2013, n. 126, recante: « Misure finanziarie urgenti in favore di regioni ed enti locali ed interventi localizzati nel territorio » (C. 1906 Governo);

premesso che:

il provvedimento in oggetto reca già nel testo iniziale numerose disposizioni relative a materie e settori diversi;

nel corso dell'esame presso il Senato le dimensioni del decreto-legge sono state notevolmente ampliate, spesso attraverso l'introduzione di disposizioni riconducibili a materie ulteriori rispetto a quelle affrontate originariamente dal provvedimento; i tempi di esame in prima lettura da parte del Senato, inoltre, sono stati tali da non consentire alla Camera un adeguato approfondimento di un testo così ampio e differenziato nei contenuti;

è necessario pertanto in via preliminare evidenziare, anche in questo caso, i problemi che derivano da un metodo di produzione legislativa affidato all'adozione di decreti-legge dal contenuto assai eterogeneo; si dovrebbero, invece, privilegiare provvedimenti relativi ai singoli settori, che tra l'altro potrebbero essere esaminati in sede referente da parte delle Commissioni parlamentari competenti;

per quanto concerne le misure riconducibili agli ambiti di competenza della

Commissione, come illustrate nella relazione, si ritengono condivisibili le misure volte a razionalizzare e rendere più efficienti i servizi di trasporto pubblico locale, anche intervenendo su specifiche situazioni regionali;

si segnala l'esigenza di sopprimere il comma 6-ter dell'articolo 2, introdotto nel corso dell'esame da parte del Senato, che interviene in materia di partecipazione alle procedure di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, in quanto un'identica disposizione è stata inserita nel disegno di legge di stabilità;

relativamente alle previsioni in materia di proroga dell'efficacia del contratto di programma con RFI per il periodo 2007-2011, di cui all'articolo 2 comma 4, si sottolinea l'esigenza di ridefinire le procedure di predisposizione di tali strumenti, in modo da assicurare che l'approvazione e la stipula dei contratti di programma abbia luogo prima dell'inizio del periodo al quale contratti stessi si riferiscono, piuttosto che essere effettuata, come accade di consueto, con notevole ritardo rispetto al periodo di applicazione;

per quanto concerne le disposizioni recate dall'articolo 1-quater, in materia di caratteristiche tecniche dei semafori, pur condividendone il merito, si osserva che le stesse avrebbero potuto trovare più opportuna collocazione nell'ambito dei progetti di legge che intervengono sul codice della strada, attualmente all'esame della Commissione;



anche sulla materia delle concessioni demaniali marittime sarebbe auspicabile un intervento di riordino della disciplina piuttosto che procedere attraverso misure di proroga e di definizione agevolata del contenzioso, quali quelle introdotte nel provvedimento in esame e nel disegno di legge di stabilità,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE**

*con la seguente condizione:*

sopprimere il comma 6-ter dell'articolo 2.

## ALLEGATO 2

**DL 126/2013: Misure finanziarie urgenti in favore di regioni ed enti locali ed interventi localizzati nel territorio (C. 1906 Governo, approvato dal Senato).**

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di conversione con modificazioni del decreto-legge 31 ottobre 2013, n. 126, recante: « Misure finanziarie urgenti in favore di regioni ed enti locali ed interventi localizzati nel territorio » (C. 1906 Governo, approvato dal Senato);

premesso che:

il provvedimento in oggetto reca già nel testo iniziale numerose disposizioni relative a materie e settori diversi;

nel corso dell'esame presso il Senato le dimensioni del decreto-legge sono state notevolmente ampliate, spesso attraverso l'introduzione di disposizioni riconducibili a materie ulteriori rispetto a quelle affrontate originariamente dal provvedimento; i tempi di esame in prima lettura da parte del Senato, inoltre, sono stati tali da non consentire alla Camera un adeguato approfondimento di un testo così ampio e differenziato nei contenuti;

è necessario pertanto in via preliminare evidenziare, anche in questo caso, i problemi che derivano da un metodo di produzione legislativa affidato all'adozione di decreti-legge dal contenuto assai eterogeneo; si dovrebbero, invece, privilegiare provvedimenti relativi ai singoli settori, che tra l'altro potrebbero essere esaminati in sede referente da parte delle Commissioni parlamentari competenti;

per quanto concerne le misure riconducibili agli ambiti di competenza della Commissione, come illustrate nella rela-

zione, si ritengono condivisibili le misure volte a razionalizzare e rendere più efficienti i servizi di trasporto pubblico locale, anche intervenendo su specifiche situazioni regionali;

per quanto concerne i commi 1 e 2 dell'articolo 2, l'utilizzo con finalità di copertura del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali deve essere effettuato in una misura tale da non pregiudicare il ricorso alle risorse del Fondo medesimo per le sue finalità istitutive, anche in considerazione dell'ampiezza del contenzioso che grava su tale Fondo;

a fini di coordinamento, si segnala l'esigenza di sopprimere il comma 6-ter dell'articolo 2, introdotto nel corso dell'esame da parte del Senato, che interviene in materia di partecipazione alle procedure di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, in quanto un'identica disposizione è stata già inserita nel disegno di legge di stabilità;

relativamente alle previsioni in materia di proroga dell'efficacia del contratto di programma con RFI per il periodo 2007-2011, di cui all'articolo 2 comma 4, si sottolinea l'esigenza di ridefinire le procedure di predisposizione di tali strumenti, in modo da assicurare che l'approvazione e la stipula dei contratti di programma abbia luogo prima dell'inizio del periodo al quale contratti stessi si riferiscono, piuttosto che essere effettuata, come accade di consueto, con notevole ritardo rispetto al periodo di applicazione;

per quanto concerne le disposizioni recate dall'articolo 1-quater, in materia di

caratteristiche tecniche dei semafori, pur condividendone il merito, si osserva che le stesse avrebbero potuto trovare più opportuna collocazione nell'ambito dei progetti di legge che intervengono sul codice della strada, attualmente all'esame della Commissione;

anche sulla materia delle concessioni demaniali marittime sarebbe auspicabile un intervento di riordino della disciplina piuttosto che procedere attraverso misure di proroga e di definizione agevolata del contenzioso, quali quelle introdotte nel provvedimento in esame e nel disegno di legge di stabilità,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

*con la seguente condizione:*

sopprimere il comma 6-ter dell'articolo 2;

*e con la seguente osservazione:*

valuti la Commissione di merito le modalità con le quali garantire che l'utilizzo del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali, con finalità di copertura degli interventi previsti dai commi 1 e 2 dell'articolo 2, avvenga in misura tale da non pregiudicare l'adeguatezza delle risorse del Fondo medesimo per le finalità previste a legislazione vigente, provvedendo in ogni caso al reintegro della dotazione del Fondo.