

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

COMITATO DEI NOVE:

D.L. 136/2013: Disposizioni urgenti dirette a fronteggiare emergenze ambientali e industriali e a favorire lo sviluppo delle aree interessate. C. 1885-A Governo 129

SEDE CONSULTIVA:

D.L. 145/2013: Interventi urgenti di avvio del Piano « Destinazione Italia », per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per la riduzione dei premi RC-auto, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015. C. 1920 Governo (Alle Commissioni VI e X) (*Esame e rinvio*) 129

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva 2011/76/UE che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture. Atto n. 44 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) 138

AVVERTENZA 142

COMITATO DEI NOVE

Martedì 21 gennaio 2014.

D.L. 136/2013: Disposizioni urgenti dirette a fronteggiare emergenze ambientali e industriali e a favorire lo sviluppo delle aree interessate.
C. 1885-A Governo.

Il Comitato dei nove si è svolto dalle 13.45 alle 14.20.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 21 gennaio 2014. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per l'am-

biente e la tutela del territorio e del mare, Marco Flavio Cirillo.

La seduta comincia alle 14.20.

D.L. 145/2013: Interventi urgenti di avvio del Piano « Destinazione Italia », per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per la riduzione dei premi RC-auto, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015. C. 1920 Governo.
(Alle Commissioni VI e X).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in titolo.

Miriam COMINELLI (PD), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esprimere il prescritto parere alle Commissioni di merito VI e X sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 145 del 2013 emanato dal Governo il 23 dicembre 2013. Come è noto, il decreto-legge presenta un contenuto vasto e complesso, in quanto i suoi 14 articoli contenenti disposizioni sostanziali (per un totale di 131 commi) incidono su un ampio spettro di settori normativi e recano multiformi misure, che lo scarno preambolo qualifica, al fine di ricondurle ad una *ratio* unitaria, « quali fattori essenziali di progresso e opportunità di arricchimento economico, culturale e civile e, nel contempo, di rilancio della competitività delle imprese ».

Pur evidenziando che in questa sede sono oggetto di esame e di valutazione della Commissione solo le disposizioni del decreto-legge che ricadono nelle materie di sua competenza, ritengo comunque opportuno elencare almeno i settori di intervento del provvedimento medesimo, le cui misure recano anzitutto interventi in campo energetico, sotto distinti profili, quali la riduzione dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, gli indirizzi strategici dell'energia geotermica, la certificazione energetica degli edifici di condominio e lo sviluppo di tecnologie di maggior tutela ambientale, nonché la previsione della facoltà per la regione Sardegna di bandire una gara per realizzare una centrale termoelettrica a carbone (articolo 1).

Il provvedimento d'urgenza in esame reca, in secondo luogo, una serie di interventi genericamente qualificabili come interventi a favore delle imprese, fra i quali quelli in materia di nuove imprese e di riqualificazione produttiva di aree di crisi industriale e fondo di investimento nel capitale di rischio delle piccole e medie imprese (articolo 2); quelli sul credito di imposta per attività di ricerca e sviluppo (articolo 3); sulla internazionalizzazione delle imprese e start-up innovative (articolo 5); quelli riguardanti la digitalizzazione e la connettività delle piccole e medie imprese (articolo 6); quelli sulla

razionalizzazione dell'istituto del *ruling* di standard internazionale (articolo 7); quelli diretti ad istituire un credito di imposta per l'acquisto di libri (articolo 9); quelli per favorire la risoluzione di crisi aziendali e difendere l'occupazione (articolo 11) e, infine, quelli per favorire il credito alla piccola e media impresa (articolo 12).

In terzo luogo, il decreto-legge reca all'articolo 4 una serie articolata di misure, di stretto interesse per la VIII Commissione, per la bonifica dei siti di interesse nazionale, alle quali si aggiungono nel medesimo articolo particolari disposizioni per l'area di crisi complessa di Trieste.

Il decreto-legge, contiene poi una serie di variegate disposizioni concernenti diversi settori d'intervento: dalle misure relative al settore delle telecomunicazioni e comunicazioni elettroniche, anche con riguardo alla pianificazione delle frequenze per il digitale terrestre (articolo 6, commi da 4 a 9) a quelle volte a contenere i costi delle assicurazioni rc-auto (articolo 8) e a quelle dirette a incrementare l'efficienza del sistema giudiziario, con specifico riguardo al tribunale per le imprese con sede all'estero (articolo 10), nonché a quelle atte a valorizzare specifiche aree dell'Obiettivo convergenza (articolo 13, commi da 24 a 28).

Ciò detto, con riferimento al contenuto delle disposizioni che più direttamente incidono sulle materie di competenza della VIII Commissione, segnalo anzitutto l'importanza delle norme di cui all'articolo 4 (commi 1-10 e 14) che « riscrivono » la disciplina normativa in materia di bonifiche dei siti inquinati di interesse nazionale (SIN) recata dall'articolo 252-*bis* del Codice ambientale (decreto legislativo n. 152 del 2006).

In particolare, il comma 1 dell'articolo 4 modifica la disciplina per la riconversione industriale dei SIN di preminente interesse pubblico al fine di rendere più agevole la stipula di accordi di programma per l'attuazione di progetti integrati di messa in sicurezza o bonifica, e di riconversione industriale e sviluppo economico produttivo nei siti inquinati in questione.

La finalità della norma è quella di consentire la stipula, da parte dei Ministri dell'ambiente e dello sviluppo economico, d'intesa con la regione interessata, di accordi di programma con uno o più proprietari di aree contaminate o altri soggetti interessati ad attuare progetti integrati di messa in sicurezza o bonifica, e di riconversione industriale e sviluppo economico produttivo in siti di interesse nazionale (SIN) individuati entro il 30 aprile 2007 ai sensi della legge n. 426 del 1998 (comma 1 del nuovo testo dell'articolo 252-*bis* del Codice ambientale). La disposizione prevede anche l'intesa, per le materie di competenza, con i Ministri del lavoro e dei beni culturali; più specificamente si richiede l'intesa del Ministro dei beni e delle attività culturali in relazione agli eventuali specifici vincoli di tutela insistenti sulle aree e sugli immobili. Ai sensi dell'ultimo periodo del comma 1, restano escluse dal campo di applicazione della nuova disciplina le aree dello stabilimento ILVA di Taranto per le quali si applicano le specifiche misure del decreto-legge n. 61 2013.

I successivi commi da 2 a 11 del nuovo articolo 252-*bis* del Codice dell'ambiente, come modificato dal comma 1 in commento dell'articolo 1 del decreto-legge in esame) individuano: le modalità, i criteri ed i contenuti obbligatori degli accordi di programma in questione; i requisiti dei soggetti interessati e gli impegni da essi assunti, con l'individuazione delle rispettive responsabilità; le modalità di approvazione degli interventi per l'attuazione dei progetti integrati (decreto ministeriale adottato sulla base delle determinazioni assunte in apposita conferenza di servizi) e gli effetti prodotti dai decreti di approvazione, che consentono la costruzione e l'esercizio degli impianti e delle opere connesse; la costituzione di società in house (con oneri posti a carico delle risorse stanziato a legislazione vigente) per l'attuazione dei citati progetti integrati di bonifica, riconversione industriale e sviluppo economico; l'adozione di misure volte a favorire la formazione di nuove competenze professionali, anche nell'am-

bito degli istituti tecnici superiori, in materia di bonifica ambientale, finanziate, nell'ambito delle risorse stanziato a legislazione vigente nonché a valere sulle risorse della programmazione 2014-2020 previamente incluse negli accordi di programma.

In estrema sintesi, segnala che la « riscrittura » dell'articolo 252-*bis* del Codice ambientale operata dal comma 1 dell'articolo 4 del decreto-legge in esame non si limiti ad apportare puntuali ed isolate novelle alla normativa previgente, ma si configuri come un ridisegno complessivo delle procedure vigenti (che d'altra parte non hanno avuto sostanzialmente alcuna attuazione), a partire dal campo di applicazione, fino ai contenuti degli accordi di programma e agli strumenti di attuazione (società in house e crediti di imposta).

In questo senso le modifiche apportate vanno a toccare due nodi molto importanti nel tema bonifiche: il primo è quello della compatibilità con il principio comunitario « chi inquina paga », che andrebbe valutato alla luce del venir meno del previgente comma 2 dell'articolo 252-*bis* del Codice ambientale (che precisava i confini delle responsabilità, diretta e sussidiaria, della contaminazione) e delle norme contenute nel nuovo comma 6 del medesimo articolo 252-*bis*, che escludono, nel caso di attuazione da parte dei soggetti interessati degli impegni di messa in sicurezza, bonifica, monitoraggio, controllo e relativa gestione, e di riparazione, individuati dall'accordo di programma, « ogni altro obbligo di bonifica e riparazione ambientale » a carico di tali soggetti e fa venir meno l'onere reale per tutti i fatti antecedenti all'accordo medesimo.

Proprio su questo punto crede sia lecito chiedere, a titolo esemplificativo, un maggiore dettaglio da parte del Governo nell'esplicitare questo tipo di provvedimento, magari anche con esempi pratici che coinvolgano uno o più dei 38 SIN.

Questo anche perché, se da una parte si può ipotizzare con questo provvedimento un modo di incentivare semplificando l'azione sui SIN sia da parte di soggetti che non hanno creato il danno, sia

da parte di chi questo danno l'ha creato, è anche vero che il principio sopra citato deve trovare una chiara applicazione.

Il secondo nodo è quello delle « società in house »: la compatibilità del successivo comma 10 con i principi comunitari in materia di società in house, chiamate a svolgere servizi di interesse pubblico; la portata normativa della « preposizione » delle citate società in house previste dal citato comma 10 all'attuazione dei progetti integrati di bonifica, riconversione industriale e sviluppo economico, chiarendo in particolare se essa si traduce nell'attuazione degli stessi; gli effetti delle disposizioni relative alle società in house in questione, delle quali non si specifica il soggetto pubblico detentore del capitale, e che, non avendo natura remunerativa e non rientrando nella fattispecie dei servizi pubblici essenziali a rilevanza economica, sembrano essere assoggettabili (esse stesse e i soggetti pubblici che ne hanno le partecipazioni, se locali o regionali) agli effetti della disciplina prevista dai commi 551 e seguenti della legge di stabilità per il 2014, sostitutiva della previgente disciplina di sottoposizione al patto di stabilità interno.

In questo caso ci si chiede se utilizzare il metodo ordinario della gara prevista nel pubblico non possa essere una soluzione migliore rispetto all'avvalersi di questo tipo di realtà. L'obiezione della celerità dei tempi garantita dall'utilizzo delle « società in house » è certamente valida, ma si osserva come si potrebbe pensare ad un metodo migliorativo degli strumenti ordinari esistenti. Anche per favorire l'impiego di tutte quelle figure professionali tecniche in grado di agire nel campo delle bonifiche e che oggi si trovano in sofferenza lavorativa.

Altrettanto importanti di quelle recate dal comma 1, sono le norme contenute nei successivi commi dell'articolo 4 del decreto-legge che recano una nuova disciplina relativa alla concessione di specifici crediti d'importa a favore delle imprese sottoscrittrici dei citati accordi di programma.

In particolare, faccio presente che il comma 2 prevede la concessione di un

credito d'imposta (nei limiti delle risorse stanziato al comma 14) alle imprese sottoscrittrici degli accordi di programma di cui al nuovo articolo 252-bis del Codice ambientale a fronte dell'acquisizione di nuovi beni strumentali a decorrere dal periodo d'imposta successivo a quello in corso alla data di entrata in vigore del decreto-legge in esame e fino alla chiusura del periodo d'imposta in corso alla data del 31 dicembre 2015.

Lo stesso comma 2 vincola l'attribuzione del credito d'imposta al rispetto delle seguenti condizioni: 1) le imprese siano di nuova costituzione, cioè costituite a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto-legge; 2) le imprese abbiano ad oggetto l'esercizio esclusivo delle attività risultanti dall'accordo di programma sottoscritto; 3) i nuovi beni strumentali siano acquisiti dai soggetti che hanno sottoscritto l'accordo di programma; 4) i nuovi beni strumentali siano acquisiti nell'ambito di unità produttive comprese in SIN localizzati nelle aree svantaggiate (articolo 107, paragrafo 3, lettere a) e c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), o nelle restanti aree qualora riferibili a piccole e medie imprese.

I successivi commi da 3 a 10 dell'articolo in esame disciplinano, nel dettaglio, le modalità di attribuzione del citato credito d'imposta. In particolare, ai sensi del comma 3, il credito d'imposta è riconosciuto nella misura massima consentita dalla normativa europea in materia di aiuti di Stato e, per le aree ammissibili agli aiuti a finalità regionale, di quelle previste dalla Carta italiana degli aiuti a finalità regionale, subordinatamente all'approvazione della stessa da parte della Commissione europea. Il credito d'imposta, inoltre, non è cumulabile con altri aiuti di Stato che abbiano ad oggetto i medesimi costi ammissibili anche a titolo di « de minimis ».

Ai sensi del comma 4, si considerano agevolabili l'acquisto, anche mediante contratti di locazione finanziaria, e, limitatamente alla prima categoria di beni, la realizzazione di: a) fabbricati classificabili nell'attivo dello stato patrimoniale, nel-

l'ambito di strutture produttive; b) macchinari, impianti ed attrezzature varie destinati a strutture produttive; c) programmi informatici commisurati alle esigenze produttive e gestionali dell'impresa e brevetti concernenti nuove tecnologie di prodotti e processi produttivi; per le grandi imprese, come definite ai sensi della normativa comunitaria, gli investimenti in tali beni sono agevolabili nel limite del 50 per cento del complesso degli investimenti agevolati per il medesimo periodo d'imposta.

Il credito d'imposta è commisurato alla quota del costo complessivo dei beni eccedente gli ammortamenti dedotti nel periodo d'imposta, relativi alle medesime categorie dei beni d'investimento della stessa struttura produttiva, ad esclusione degli ammortamenti dei beni che formano oggetto dell'investimento agevolato effettuati nel periodo d'imposta della loro entrata in funzione. Per gli investimenti effettuati mediante contratti di locazione finanziaria, si assume il costo sostenuto dal locatore per l'acquisto dei beni (comma 5).

Il credito d'imposta è determinato con riferimento ai nuovi investimenti eseguiti in ciascun periodo d'imposta e non concorre alla formazione della base imponibile ai fini delle imposte sul reddito e dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP). Il credito d'imposta non rileva, inoltre, ai fini della determinazione della percentuale di deducibilità degli interessi passivi, di cui all'articolo 61 del Testo unico delle imposte sui redditi (TUIR), né rispetto ai criteri di inerenza per la deducibilità delle spese, di cui all'articolo 109, comma 5, del medesimo TUIR.

Il comma 7 demanda, quindi, ad uno o più decreti del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, l'individuazione di modalità e termini per la concessione del credito d'imposta a seguito di istanza delle imprese da presentare al Ministero dello sviluppo economico. Il Ministero dello sviluppo economico determina, nel rispetto del limite di spesa

rappresentato dalle risorse annue stanziare, l'ammontare dell'agevolazione spettante a ciascun beneficiario e trasmette all'Agenzia delle Entrate, in via telematica, l'elenco dei soggetti beneficiari e l'importo del credito spettante a ciascuno di essi, nonché le eventuali revoche, anche parziali.

Ai sensi del comma 8, il Ministero dello sviluppo economico e l'Agenzia delle Entrate effettuano controlli nei rispettivi ambiti di competenza.

Il comma 9 reca poi alcune esclusioni, mentre il comma 10 subordina l'efficacia delle agevolazioni al rispetto delle disposizioni della Commissione europea per l'attuazione di aiuti di stato ad investimenti produttivi.

Il comma 14 prevede, infine, le seguenti modalità di copertura degli oneri derivanti dalla concessione dei crediti di imposta di cui trattasi, quantificati complessivamente in 20 milioni di euro per l'anno 2014 e 50 milioni per il 2015: 20 milioni di euro per l'anno 2014 e 10 milioni di euro per l'anno 2015 mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per i medesimi anni, dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2013, allo scopo parzialmente utilizzando, da una parte, l'accantonamento relativo al Ministero del lavoro e delle politiche sociali per 20 milioni di euro per l'anno 2014 e, dall'altro, l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente per 10 milioni di euro per l'anno 2015; 40 milioni di euro per l'anno 2015 mediante riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica (FISPE), di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge n. 282 del 2004.

Detto questo sulla nuova normativa in materia di bonifiche dei siti inquinati di interesse nazionale, segnala alla Commissione le disposizioni contenute nei commi da 11, 12 e 13 dell'articolo 4 del decreto-legge non tanto per le loro finalità, che è

quella di mettere in campo misure a sostegno dell'area di crisi complessa del porto di Trieste, quanto per lo strumento di governance dei relativi interventi che viene indicato, ai sensi del comma 11, nella nomina, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di un commissario straordinario, individuato nel Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, al fine di assicurare, da un lato, l'attuazione di un non meglio specificato accordo di programma quadro (che sembrerebbe essere quello sottoscritto in data 25 maggio 2012 e relativo agli interventi di riqualificazione ambientale funzionali alla reindustrializzazione e infrastrutturazione delle aree comprese nel sito inquinato di interesse nazionale di Trieste) e, dall'altra, la realizzazione degli interventi urgenti nell'area di crisi industriale complessa di Trieste.

Detto in estrema sintesi che, ai sensi dei commi 11 e 12, il Commissario straordinario non ha diritto ad alcun compenso, rimborso o altro emolumento, che resta in carica per la durata di un anno, prorogabile tuttavia con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, che può avvalersi degli uffici e delle strutture di amministrazioni pubbliche, centrali, regionali e locali, nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, segnale che esso è autorizzato ad esercitare i poteri previsti dall'articolo 13 del decreto-legge n. 67 del 1997 per i c.d. commissari sbloccacantieri. Per tale via, lo stesso Commissario straordinario può provvedere in deroga ad ogni disposizione vigente e nel rispetto comunque della normativa comunitaria, fra l'altro, sull'affidamento di appalti di lavori, servizi e forniture, della normativa in materia di tutela ambientale e paesaggistica, di tutela del patrimonio storico, artistico e monumentale).

Segnala, infine, che il successivo comma 13 prevede che siano applicabili alla gestione commissariale in questione le disposizioni di cui all'articolo 2, commi 2-*septies* e 2-*octies*, del decreto-legge n. 225 del 2010 in materia di rendicontazione contabile degli atti commissariali,

anche se si deve osservare che il comma 2-*septies* dell'articolo 2 decreto-legge n. 225 del 2010 è stato soppresso dall'articolo 10, comma 4-*ter*, del decreto-legge n. 93 del 2013.

Il secondo punto di interesse dell'VIII Commissione, è quello che interessa il caso abbastanza singolare della disposizione contenuta nell'articolo 1, comma 7, che sostituisce con un unico comma 3 i commi 3 e 3-*bis* dell'articolo 6 del decreto legislativo n. 192/2005, in materia di attestato di prestazione energetica (APE) degli edifici, sopprimendo l'obbligo di allegazione dell'attestato agli atti di trasferimento a titolo gratuito degli immobili ed ai contratti di locazione di edifici o di singole unità immobiliari e prevedendo in caso di omessa allegazione, in luogo della nullità dell'atto, una sanzione amministrativa pecuniaria (da 1.000 a 18.000 euro), graduata in funzione delle diverse tipologie contrattuali.

Al riguardo, osserva che mentre la relazione illustrativa parla della norma appena illustrata come di una misura necessaria per disinnescare « il gravissimo pericolo per la certezza del commercio giuridico che era insito nella previgente sanzione di nullità contrattuale, per sua natura idonea a propagarsi senza limiti in danno di ogni successivo acquirente del medesimo bene » la medesima norma appare essa stessa bisognosa di un attento coordinamento con le disposizioni emanate in maniera quasi contestuale dalla legge di stabilità per il 2014 (legge 27 dicembre 2013, n. 147) e dal decreto-legge 30 dicembre 2013, n. 151 (*Milleproroghe 2014*), che ugualmente incidono sull'attestato di prestazione energetica (APE) e che prevedono, la prima, l'obbligo di allegazione dell'attestato agli atti e ai contratti decorre dalla data di entrata in vigore del decreto ministeriale che adegua le linee guida nazionali per la certificazione energetica degli edifici e, il secondo, la disapplicazione del medesimo comma 3-*bis* dell'articolo 6 del decreto legislativo n. 192 del 2005, prevedendo che nelle operazioni immobiliari l'attestato di prestazione ener-

getica può essere acquisito successivamente agli atti di trasferimento degli immobili.

Anche in questo caso si ritiene utile una riflessione da parte del Governo sulla conseguenza di questa norma in merito da una parte alle figure professionali che si occupano di produrre l'APE e dall'altro al valore delle misure messe in campo negli ultimi anni, che hanno dato ottimi risultati positivi, e che devono trovare riscontro e risalto anche in questo tipo di transazioni immobiliari. Cosa che il provvedimento attuale non sembra favorire.

Nel provvedimento d'urgenza, infine, sono contenute una serie di misure, anche queste di stretto interesse della VIII Commissione, volte ad ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili per il piano di interventi previsti per la realizzazione della manifestazione EXPO 2015 (articolo 13, commi da 1 a 3), nonché ulteriori misure in materia di opere pubbliche, alcune delle quali hanno portata generale (per esempio, il comma 10 del citato articolo 13 novella il codice dei contratti pubblici in materia di gestione dei contratti di appalto e il successivo comma 11 disciplina lo svincolo delle garanzie fidejussorie inerenti al contratto di appalto), altre, invece, portata settoriale o locale (il comma 4 del citato articolo 13 detta ad esempio norme per aumentare la competitività dei porti italiani, mentre il comma 9 del medesimo articolo contiene misure per accelerare la realizzazione della metropolitana di Napoli).

Segnala che le disposizioni contenute nell'articolo 13, riguardanti la manifestazione « Expo 2015 », fanno seguito a quelle contenute in numerosi decreti-legge recenti, e in particolare all'articolo 12 del decreto-legge 8 aprile 2013, n. 35, all'articolo 5 del decreto-legge 26 aprile 2013, n. 43, agli articoli 46, 46-bis e 46-ter del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, all'articolo 8 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, nonché agli Allegati del decreto-legge 15 maggio 2012, n. 59.

Le ulteriori norme del decreto-legge in esame che incidono su materie di diretta competenza dell'VIII Commissione, sono

poi quelle contenute nell'articolo 13 del provvedimento d'urgenza, che recano, in estrema sintesi, disposizioni in materia di defianziamento di alcune opere comprese nel Piano delle infrastrutture strategiche di cui alla legge obiettivo e di reimpiego dei relativi stanziamenti per la realizzazione delle opere per EXPO 2015 (commi 1, 2 e 3) e per la realizzazione di interventi infrastrutturali nei porti (commi da 4 a 8). Il comma 9 del medesimo articolo 13, infine, reca disposizioni per accelerare la realizzazione della metropolitana di Napoli.

In particolare, segnala che il comma 1 del citato articolo 13 dispone la revoca, in riferimento alle annualità disponibili, delle risorse assegnate con le delibere CIPE n. 146 del 17 novembre 2006 (6,258 milioni di euro annui per il finanziamento del progetto « *Completamento schema idrico Basento-Bradano* ») e n. 33 del 13 maggio 2010 (8,046 milioni di euro annui per il finanziamento del progetto « *Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona* »). Le indicate quote annuali dei contributi revocati, iscritte in bilancio, affluiscono nel cosiddetto Fondo revoche, istituito dall'articolo 32, comma 6, del decreto legge n. 98 del 2011, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il medesimo comma 1 stabilisce, inoltre, che le somme iscritte in conto residui riguardanti i finanziamenti revocati devono essere versate all'entrata del bilancio dello Stato entro il 31 dicembre 2013 e, compatibilmente con gli equilibri di finanza pubblica, è prevista la facoltà di riassegnazione delle medesime risorse al suddetto Fondo revoche.

Si prevede altresì che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le suddette risorse sono destinate prioritariamente, per l'importo di 53,2 milioni di euro, alla realizzazione dei progetti cantierabili relativi a opere di connessione indispensabili per lo svolgimento dell'Evento Expo 2015, già individuate dal tavolo Lombardia (lettera *a*), riguardanti: 1) il parcheggio remoto di stazionamento di Cascina Merlata, nel limite di 31 milioni

di euro; 2) il collegamento Zara – Expo S.S. 11 – S.S. 233, lotto 1-B, nel limite di 17,2 milioni di euro, a cui si sommano 42,8 milioni di euro (per un totale di 60 milioni di euro) assegnati dal successivo comma 2; 3) le connesse opere di collegamento e accoglienza tra il parcheggio e il sito espositivo, nel limite di 5 milioni di euro; per l'importo di 45 milioni di euro, ad opere necessarie per l'accessibilità ferroviaria dei terminal T1-T2 dell'aeroporto di Malpensa (lettera *b*); per l'importo di 42,8 milioni di euro, alla linea M4 della metropolitana di Milano, al fine di compensare la rimodulazione delle risorse prevista dal successivo comma 2 (lettera *c*).

Il successivo comma 2 destina ulteriori 42,8 milioni di euro alla realizzazione del collegamento Zara Expo S.S. 11 – S.S. 233, lotto 1-B (previsto alla lettera *a*), comma 1, del medesimo articolo 13. Il predetto importo deriva dalla riduzione di quanto assegnato per l'annualità 2013 dal CIPE nella seduta del 9 settembre 2013, per la realizzazione della linea M4 della metropolitana di Milano.

Sottolinea, quindi, che le risorse complessive assegnate dagli illustrati commi 1 e 2 dell'articolo 13 per la realizzazione delle opere urgenti per l'EXPO 2015 corrispondono di fatto a 96 milioni di euro.

Segnala altresì che il citato comma 2 prevede la revoca del suddetto contributo statale di 172,2 milioni di euro per la linea M4 della metropolitana di Milano, in caso di mancata stipula del contratto di finanziamento entro il 30 giugno 2014.

Il successivo comma 3 autorizza, poi, alla data di entrata in vigore del decreto-legge, i soggetti attuatori ad avviare le procedure per l'affidamento dei lavori degli interventi di cui alle lettere *a*) e *b*) del comma 1 nei limiti delle risorse autorizzate dalle medesime lettere *a*) e *b*) del comma 1 e dal comma 2, nonché a condizione che le erogazioni avvengano compatibilmente con quanto risulta iscritto sull'apposito capitolo di bilancio del suddetto Fondo revocato.

Il comma 3 attribuisce, inoltre, funzioni di vigilanza sullo stato di attuazione delle

opere al Commissario unico dell'Evento Expo 2015 e al Tavolo istituzionale per il governo complessivo degli interventi regionali e sovraregionali. La medesima disposizione, con una formulazione generica, consente, infine, al Commissario unico per l'Expo 2015 l'adozione di deroghe per l'immediato avvio delle opere e per la loro tempestiva realizzazione.

Il comma 4 prevede, poi, che le risorse revocate ai sensi del comma 1 dell'articolo 13 (cioè quelle delle delibere CIPE n. 146 del 2006 e n. 33 del 2010, relative rispettivamente al completamento dello schema idrico Basento-Bradano e alla realizzazione della linea ferroviaria Rho-Arona) siano destinate, se non utilizzate per le finalità previste dal comma 1, al miglioramento della competitività dei porti italiani, attraverso il finanziamento di interventi immediatamente cantierabili, da sottoporre al CIPE entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e d'intesa con le regioni interessate.

L'intervento è finalizzato anche a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali, nella fase iniziale per favorire i traffici con i Paesi dell'Unione europea. Alle medesime finalità sono destinate, nel limite di 200 milioni di euro per l'anno 2014, anche le risorse trasferite alle autorità portuali, anche attraverso la stipula di mutui, per la realizzazione di opere infrastrutturali per le quali trascorsi due anni dal trasferimento non sia stato pubblicato il bando di gara. Tali risorse saranno individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto. Il successivo comma 6 prevede la destinazione agli interventi del comma 4 di una quota di 20 milioni di euro (sembra doversi intendere annui) a decorrere dall'anno 2014 delle risorse di cui all'articolo 18-*bis* della legge n. 84 del 1994.

Il comma 5 prevede una procedura attraverso la quale in caso di revoca, ai

sensi del comma 4, di finanziamenti realizzati attraverso mutuo, la parte residua del mutuo le cui rate continuano a essere pagate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla banca mutuante, possa essere ceduta ad altra Autorità portuale.

Il comma 7 prevede, infine, che le risorse di cui ai commi da 4 a 7 siano assegnate dal CIPE entro il 30 giugno 2014 contestualmente all'approvazione dei progetti definitivi degli interventi. In caso di mancata presentazione da parte degli enti interessati di tali progetti, entro il termine del 30 giugno si procede alla nomina con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di un Commissario delegato del Governo per l'attuazione dei relativi interventi.

Come già accennato, poi, il comma 8, modifica la disciplina delle revoche delle risorse destinate alle infrastrutture strategiche, in particolare novellando i commi 2 e 3 dell'articolo 32 del decreto-legge n. 98 del 2011, al fine di ampliare la platea dei finanziamenti destinati alle infrastrutture strategiche le cui risorse possono essere revocate e fatte confluire nel più volte citato Fondo revoche.

La novella differisce (dal 2008 al 2010) le scadenze testé indicate per l'individuazione dei finanziamenti revocabili, determinando quindi un ampliamento della massa di tali finanziamenti. Segnalo, peraltro, che il comma 8 dell'articolo 13 reca una disposizione identica a quella di cui al comma 79 dell'articolo unico della legge di stabilità per il 2014 (legge n. 147 del 2013) e che pertanto appare opportuno valutare l'opportunità di un coordinamento tra le due disposizioni.

Infine, il comma 9 dell'articolo 13 reca disposizioni puntuali relative alla realizzazione della linea 1 della metropolitana di Napoli, autorizzando, in particolare, il comune di Napoli a contrarre mutui per il perfezionamento dei finanziamenti di propria competenza necessari per la realizzazione della indicata infrastruttura.

Al riguardo, segnala che l'autorizzazione disposta avviene in deroga alla procedura di riequilibrio finanziario pluriennale stabilita dagli articoli 243-*bis* e 243-

ter del Testo unico sugli enti locali (decreto legislativo 8 agosto 2000, n. 267), per i comuni e le province per i quali sussistono squilibri strutturali del bilancio in grado di provocare il dissesto finanziario.

Ermete REALACCI, *presidente*, con riferimento al provvedimento in titolo, informa che le Commissioni di merito hanno fissato il termine per la presentazione degli emendamenti alle ore 12 di giovedì, 23 gennaio 2014, e che a suo avviso sarebbe più opportuno che la Commissione si esprimesse non sul testo originario del decreto-legge, ma su quello risultante dall'esame degli emendamenti da parte delle citate Commissioni di merito.

Richiama, inoltre, l'attenzione della relattrice sull'esigenza di inserire nella proposta di parere uno specifico richiamo alla necessità di modificare il testo del decreto-legge, in primo luogo al fine di assicurare che la rimodulazione degli incentivi alle fonti rinnovabili non vada a scapito della manutenzione e degli investimenti degli impianti in esercizio, in secondo luogo al fine di espungere dal testo l'insieme delle disposizioni dirette a consentire la realizzazione di una centrale termoelettrica a carbone nel Sulcis Iglesiente, in terzo luogo, infine, per consentire che anche i piccoli comuni e le unioni comunali possano beneficiare dei finanziamenti previsti per la valorizzazione sul territorio dei beni storici, culturali e ambientali, nonché dei servizi per l'attrattività turistica. Al riguardo, preannuncia fin d'ora la predisposizione di specifiche proposte emendative da presentare presso le Commissioni di merito.

Chiede, infine, al sottosegretario Cirillo di rappresentare al Ministro dell'ambiente la necessità di verificare con attenzione la congruità della norma di cui al comma 14 dell'articolo 4, opportunamente richiamata dalla relattrice, che prevede l'utilizzo di fondi del Ministero dell'ambiente, ma non del Ministero dello sviluppo economico, a copertura degli oneri derivanti dall'applicazione delle misure a sostegno della riconversione industriale dei siti inquinati di interesse nazionale.

Il sottosegretario Marco Flavio CIRILLO rassicura il presidente della Commissione sul fatto che il Ministro dell'ambiente è pienamente informato del contenuto della richiamata disposizione contenuta nel comma 14 dell'articolo 4 del decreto-legge.

Ermete REALACCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.35.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 21 gennaio 2014. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare, Marco Flavio Cirillo.

La seduta comincia alle 14.35.

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva 2011/76/UE che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture.

Atto n. 44.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto legislativo in oggetto.

Tino IANNUZZI (PD), *relatore*, ricorda che lo schema di decreto legislativo in titolo recepisce la direttiva 2011/76/UE – recante modifiche alla precedente direttiva 1999/62/CE (Eurovignette) – novellando il decreto legislativo n. 7/2010.

La nuova direttiva, al fine di promuovere una politica dei trasporti che sia sostenibile, si prefigge di favorire l'istituzione di nuovi ed equi meccanismi d'imputazione dei costi connessi all'utilizzo delle infrastrutture, alle imprese di trasporto. L'obiettivo di fondo è anche di

introdurre una tariffazione per l'utilizzo dell'infrastruttura stradale, basata sul principio « chi usa paga » e « chi inquina paga ». A tal fine, la direttiva consente agli Stati membri di introdurre, per gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci, modulazioni dei sistemi di pedaggio che tengano conto anche dei cosiddetti « costi esterni » (o esternalità dovute all'inquinamento atmosferico o a quello acustico causato dal traffico), oltre agli oneri di infrastruttura (vale a dire oneri dovuti al recupero dei costi dell'infrastruttura). Segnalo che il termine per il recepimento della direttiva è scaduto il 16 ottobre 2013 e che per tale motivo la Commissione UE ha avviato la procedura d'infrazione n. 2013/0399 del 28 novembre 2013 (ai sensi dell'articolo 258 del Trattato) per mancato recepimento della direttiva 2011/76/UE.

Con riferimento al contenuto specifico dello schema di decreto legislativo, l'articolo 1 introduce nel testo dell'articolo 2 del citato decreto legislativo 7/2010 la definizione di autostrada, recependo in maniera puntuale la corrispondente nozione recata dall'articolo 2, par. 1, lettera *a-quinquies*), della direttiva. In particolare la definizione di autostrada prevede, tra i diversi criteri definitori, che essa sia espressamente classificata come tale, oltre a dover essere dotata di precisi caratteri strutturali.

Il punto centrale del nuovo approccio, introdotto dalla direttiva 2011/76/UE, è da rintracciare nella rivisitazione della definizione di pedaggio (articolo 1, comma 2, che novella la lettera *e*) del comma 1 dell'articolo 2 del decreto legislativo 7/2010), ove viene aggiunta una specificazione, secondo cui il pedaggio comprende un onere per l'infrastruttura (OPI) e/o un onere per i costi esterni (OCE). Vengono, quindi, conseguentemente introdotte, in linea con la direttiva, le definizioni di onere per l'infrastruttura (OPI) – inteso come onere riscosso per recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura sostenuti – e di onere per i costi esterni (OCE), inteso come onere riscosso per recuperare i costi

sostenuti in relazione all'inquinamento atmosferico e/o acustico dovuto al traffico. Vengono poi inserite, sulla scorta di quanto previsto dalla direttiva, le nuove definizioni di: costo dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico; costo dell'inquinamento acustico dovuto al traffico; onere medio ponderato per l'infrastruttura e onere medio ponderato per i costi esterni.

La definizione vigente di autoveicolo, che fa riferimento ai veicoli o autoarticolati adibiti o usati « esclusivamente » per il trasporto su strada di merci e aventi un peso totale a pieno carico autorizzato superiore a 3,5 tonnellate, viene modificata eliminando l'avverbio « esclusivamente », in linea con quanto previsto dalla direttiva.

L'articolo 2, invece, riscrive l'articolo 3 del decreto legislativo 7/2010, che disciplina l'applicazione di pedaggi e diritti d'utenza, recependo in maniera fedele i contenuti degli articoli da 7 a 7-septies della direttiva medesima.

Il comma 1, in analogia con quanto già prevede il testo vigente e in linea con la direttiva, prevede l'introduzione o il mantenimento di pedaggi e diritti di utenza sulla rete stradale transeuropea o su alcuni tratti di essa o su qualsiasi altro tratto della rete di autostrade che non fanno parte della rete stradale transeuropea.

A tale riguardo segnala che l'indeterminatezza a priori del campo di applicazione oggettivo risultante dalla direttiva sin dalla sua prima formulazione nel 2006 (indeterminatezza che si riflette anche nella disposizione in esame) aveva spinto il legislatore all'inserimento, nella legge finanziaria per il 2007 (legge n. 296 del 2006), di una norma (articolo 1, comma 1017) che ha demandato – nelle more dell'organico recepimento della direttiva – ad apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri l'individuazione delle tratte della rete stradale di rilievo nazionale e autostradale, nelle quali vanno attuate le disposizioni della direttiva 2006/38/CE. Tale decreto, tuttavia, non è mai

stato emanato in quanto la Commissione europea non si è espressa favorevolmente.

L'esame del nuovo testo dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 7 del 2010 evidenzia, rispetto al testo vigente, una prima innovazione al comma 3, che vieta, nell'applicazione di pedaggi e diritti d'utenza, discriminazioni basate sulla cittadinanza dell'autotrasportatore, sul Paese di stabilimento del trasportatore o di immatricolazione dell'autoveicolo, nonché sull'origine o la destinazione dell'operazione di trasporto.

I commi 4 e 5 del nuovo testo dell'articolo 3 consentono allo Stato di applicare una tariffa ai soli veicoli, aventi peso a pieno carico di almeno 12 tonnellate, previo avviso motivato alla Commissione. L'esclusione del pedaggiamento dei veicoli di peso inferiore è ammessa qualora il pedaggiamento di tali veicoli possa: a) causare impatti fortemente negativi sull'ambiente, la salute, lo scorrimento del traffico o la sicurezza stradale; b) determinare costi amministrativi superiori al 30 per cento degli introiti supplementari che l'estensione avrebbe generato.

Il nuovo testo del comma 7, che non trova corrispondenti nel testo vigente, specifica, in recepimento dell'articolo 7-bis della direttiva, che i diritti d'utenza, qualora previsti, sono proporzionati alla durata dell'utilizzo dell'infrastruttura, entro gli importi di cui all'allegato IV (che non viene modificato dallo schema in esame) e hanno validità pari ad una giornata, una settimana, un mese o un anno, con un'aliquota giornaliera non eccedente il 2 per cento di quella annuale.

Il comma 8 disciplina l'applicazione degli oneri per l'infrastruttura, basati sul principio del recupero dei costi d'infrastruttura. Di fatto tali disposizioni corrispondono a quelle recate per i pedaggi dal testo vigente del comma 9.

Il comma 9 invece disciplina l'applicazione degli oneri per i costi esterni, la cui quantificazione avviene in funzione del costo dell'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico che, qualora il tratto stradale si snodi in territori urbanizzati, è giustamente comprensivo anche dei costi

dovuti all'inquinamento acustico. Il comma 9 prevede, altresì, che sono esenti dal pagamento degli oneri per i costi esterni gli autoveicoli conformi alle cosiddette « norme EURO » più rigorose, sino allo scadere dei 4 anni dall'applicazione delle disposizioni introdotte dalle medesime norme.

Il comma 10 disciplina la determinazione del livello massimo dell'onere per l'infrastruttura facendo rinvio ai criteri riportati nell'allegato III (che non viene sostanzialmente modificato dallo schema di decreto legislativo in esame).

Il comma 11, che consente di applicare una maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura su tratti stradali specifici ubicati in regioni montane e che risentano fortemente di fenomeni di impatto ambientale e di congestione, riproduce nella sostanza le disposizioni già previste dal testo vigente del comma 14 dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 7 del 2010. Il comma 12 prevede la possibilità di applicare simultaneamente una maggiorazione ed un onere per i costi esterni, alle condizioni indicate nel medesimo comma. In tali ipotesi, gli introiti devono essere investiti nel finanziamento dei progetti prioritari di interesse europeo, indicati nell'allegato III della decisione n. 661/2010/UE, che elenca i progetti prioritari della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010.

L'articolo 3 riscrive l'articolo 4 del decreto legislativo n. 7 del 2010, recependo i contenuti degli articoli da 7-*octies* a 7-*duodecies* della direttiva.

In particolare, il comma 1, primo periodo, stabilisce l'obbligo di variare l'onere per l'infrastruttura in funzione della categoria EURO di emissione dell'autoveicolo, fissando però il limite massimo del 100 per cento dell'importo del medesimo onere, imposto per i mezzi di trasporto equivalenti che rispettano le norme più rigorose in materia di emissioni in atmosfera. Il successivo comma 3 prevede che, qualora in caso di controllo non vengano forniti i documenti necessari per verificare

la categoria EURO di emissione, il pedaggio imposto potrà raggiungere il livello più alto applicabile.

Sono innovative le disposizioni recate dai periodi successivi del comma 1, che elencano le condizioni alle quali è possibile derogare all'obbligo citato (ad esempio se il pedaggio comprende un onere per i costi esterni) e che prevedono l'esonero per i contratti di concessione vigenti, fino al loro rinnovo.

Per il comma 2 eventuali deroghe o esenzioni debbono essere comunicate alla Commissione UE.

Il comma 4 prevede la possibilità di differenziare gli oneri per l'infrastruttura, al fine di ridurre la congestione e i danni, di ottimizzarne la fruizione e di migliorare la sicurezza stradale.

Il comma 5 stabilisce che la citata differenziazione non deve essere comunque finalizzata a generare ulteriore introito da pedaggio.

Il comma 6, che individua le informazioni da comunicare alla Commissione UE prima dell'introduzione di un nuovo sistema di pedaggio recante l'imposizione di un onere per l'infrastruttura, riproduce il testo vigente del comma 3. L'unica differenza, degna di nota, risiede nel termine per l'invio della comunicazione, che viene anticipato da 4 a 6 mesi antecedenti.

Il comma 7 introduce l'obbligo di comunicare alla Commissione UE informazioni precise che consentano di localizzare i tratti stradali, in cui si prevede di imporre l'onere per i costi esterni e che specificino la classe dei veicoli, i tipi di strada e i periodi esatti in funzione dei quali l'onere per i costi esterni subirà delle variazioni, con gli importi e gli introiti previsti, le informazioni illustrative della metodologia impiegata nei calcoli.

Ai sensi del successivo comma 8, l'onere per i costi esterni deve essere adeguato in ottemperanza ai contenuti delle decisioni della Commissione UE.

Nel comma 9, primo periodo, si chiarisce che non è possibile applicare riduzioni per ciò che concerne l'onere per i costi esterni del pedaggio. Le riduzioni sono applicabili, invece, all'onere per l'in-

infrastruttura, qualora esse non eccedano il 13 per cento dell'onere per l'infrastruttura, versato da veicoli equivalenti che non possono beneficiare di sconti o riduzioni e che comportino un effettivo risparmio dei costi amministrativi.

Il comma 10 consente in casi eccezionali, in particolare per progetti specifici rientranti nella rete TEN-T con inizio lavori entro il 2010 (allegato III alla decisione n. 661/2010/UE), di prevedere altre forme di variazione delle aliquote dei pedaggi, al fine di garantire la redditività commerciale di detti progetti. Ai sensi del comma 11, l'applicazione, la riscossione ed il pagamento di pedaggi e diritti d'utenza devono avvenire intralciando il meno possibile lo scorrimento del traffico.

Il comma 12 dispone che qualora venga istituito un sistema di pedaggio o di diritti di utenza per una infrastruttura è possibile prevedere una compensazione adeguata per tali oneri.

In linea con la direttiva, l'articolo 4 introduce nel testo del decreto legislativo n. 7 del 2010 un articolo 4-*bis*, che disciplina le modalità di versamento degli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni, nonché dalla maggiorazione agli oneri per l'infrastruttura ai sensi dell'articolo 3, commi 10 e 11.

Quanto all'utilizzo dei citati introiti, l'articolo 4-*bis* prevede che essi siano allocati nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e siano destinati, sentito il Ministero dell'ambiente per i profili di competenza, a beneficio del settore dei trasporti, al fine di ottimizzare l'intero sistema dei trasporti.

Per gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni il nuovo articolo 4-*bis* prevede specifiche destinazioni prioritarie, finalizzate a rendere i trasporti più sostenibili (ridurre l'inquinamento causato dal trasporto stradale, migliorare le prestazioni dei veicoli in termini di emissione di CO₂ e di consumo di carburante, creare infrastrutture alternative, sostenere la TEN-T, ottimizzare la logistica, migliorare la sicurezza stradale, eccetera).

Il comma 2 del nuovo articolo 4-*bis* prevede che almeno il 15 per cento del totale dei proventi, derivanti dagli oneri per i costi esterni nonché dagli oneri di infrastruttura previsti dalla normativa vigente in materia, sia destinato al sostegno della rete transeuropea di trasporto (TEN-T).

L'articolo 5, che recepisce le disposizioni dell'articolo 10-*bis* della direttiva, contempla l'aggiornamento con cadenza biennale, a decorrere dal 2013, per tener conto delle modifiche, nell'indice armonizzato dei prezzi al consumo per l'UE, negli importi massimi, in euro, dei diritti d'utenza fissati dall'allegato IV e negli importi, in centesimi, dei costi imputabili massimi dell'inquinamento atmosferico e acustico fissati dalle tabelle 1 e 2 dell'allegato III-*ter*.

Lo stesso articolo prevede che tale aggiornamento venga effettuato mediante apposito decreto ministeriale infrastrutture e trasporti, da adottarsi successivamente alla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* dell'UE degli importi adeguati a cura della Commissione UE.

L'articolo 6, che recepisce l'articolo 11, paragrafo 1, della direttiva, impone al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di trasmettere alla Commissione UE, entro il 16 ottobre 2014 e successivamente ogni quattro anni, una relazione concernente i pedaggi, compresi i « nuovi » pedaggi in concessione.

La norma infatti esclude dalla relazione i sistemi di pedaggio già istituiti al 10 giugno 2008 che non includono oneri per i costi esterni, « nella misura in cui tali sistemi ancora in vigore non abbiano subito modifiche sostanziali ».

L'articolo 7 apporta alcune modifiche all'allegato III che non ne alterano la sostanza. In particolare il comma 1 sostituisce il riferimento ai pedaggi con quello all'onere per l'infrastruttura.

L'articolo 8 introduce nel testo del decreto legislativo n. 7 del 2010 gli allegati III-*bis* e III-*ter* (riguardanti rispettivamente i requisiti minimi per l'imposizione di un onere per i costi esterni e gli importi massimi dell'onere medio ponderato per i

costi esterni), che riproducono le disposizioni degli omologhi allegati introdotti dalla direttiva 2011/76/UE.

L'articolo 9 reca una clausola di invarianza finanziaria, in base alla quale dall'attuazione del decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le competenti amministrazioni pubbliche provvedono agli adempimenti previsti dal decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Complessivamente ed in via di valutazione di generale sintesi, siamo di fronte ad un provvedimento di notevole complessità tecnica, che pone questioni estremamente rilevanti, che meritano di essere approfonditamente valutate e dibattute.

Lo schema di decreto legislativo investe molteplici problemi in un settore di grande rilievo per le attività economiche. Sono posti in evidenza principi fondamentali per realizzare un sistema di trasporti sostenibile ed equilibrato, capace di ridurre l'impatto sull'ambiente e gli effetti negativi legati all'inquinamento ambientale ed acustico.

Ciò premesso, si riserva, pertanto, di presentare una proposta di parere al termine del dibattito che seguirà, in modo da potere valutare e considerare attentamente i rilievi che dovessero emergere in tale sede attraverso un confronto di merito aperto ed approfondito.

Ermete REALACCI, *presidente*, nel ringraziare il relatore per l'ampia illustrazione, segnala ai deputati della Commissione l'opportunità di valutare i modi e le forme di un'iniziativa comune diretta ad affiancare alla proposta avanzata dal Mi-

nistro delle infrastrutture di uno sconto dei pedaggi autostradali per i pendolari, la richiesta altrettanto, se non ancor più fondata, sia sul piano sociale che su quello ambientale, di una riduzione del costo degli abbonamenti di chi quotidianamente, per lavoro o per studio, fa uso dei mezzi di trasporto pubblico locale.

Alberto ZOLEZZI (M5S), nel condividere pienamente la proposta avanzata dal presidente della Commissione, richiama l'attenzione di tutti i colleghi della Commissione sull'importanza della proposta messa a punto dal movimento M5S di Genova per la totale gratuità dei mezzi pubblici per tutti i cittadini, a fronte di una tassa di scopo pari a 100 euro *pro capite*.

Ermete REALACCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.50.

AVVERTENZA

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

COMITATO RISTRETTO

Istituzione del Sistema nazionale delle agenzie ambientali e disciplina dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale.

C. 68 Realacci ed abb.