

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo testo unificato C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo (<i>Seguito dell'esame e conclusione</i>)	78
ALLEGATO 1 (<i>Emendamenti approvati</i>)	88
ALLEGATO 2 (<i>Correzioni di forma approvate</i>)	90

SEDE CONSULTIVA:

DL 133/2014: Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive. C. 2629 Governo (<i>Esame e rinvio</i>)	80
--	----

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.	
Audizione di rappresentanti della Federazione Industria Musicale Italiana (FIMI) (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	86
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	87

SEDE REFERENTE

Mercoledì 24 settembre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.

La seduta comincia alle 14.

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo testo unificato C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo.

(Seguito dell'esame e conclusione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 23 settembre 2014.

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

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, fa presente che la Commissione Bilancio nella seduta di ieri non è pervenuta all'espressione del parere di competenza, che pertanto sarà direttamente reso all'Assemblea.

Il viceministro Riccardo NENCINI esprime parere favorevole sugli emenda-

menti presentati nella seduta di ieri dal relatore (*vedi allegato 1*).

Cristian IANNUZZI (M5S) osserva che gli emendamenti presentati dal relatore non recepiscono adeguatamente le condizioni contenute nel parere della Commissione Giustizia.

Paolo GANDOLFI (PD), *relatore*, rileva che non ha ritenuto di recepire la condizione di cui al numero 6) del parere della Commissione Giustizia, in quanto la questione dell'eliminazione dell'obbligo da parte del prefetto di procedere all'audizione del ricorrente che ne abbia fatto richiesta è stata espressamente discussa dalla Commissione Trasporti e ha ritenuto pertanto opportuno mantenere le decisioni assunte al riguardo.

Vittorio FERRARESI (M5S) ribadisce che gli emendamenti presentati dal relatore non recepiscono gran parte del parere della Commissione Giustizia. In particolare non sono state accolte le condizioni di cui ai numeri 1), 4) e 6) di tale parere ed è stata accolta soltanto parzialmente la condizione di cui al numero 2). Sottolinea che il parere della Commissione Giustizia è stato formulato a seguito di un approfondito dibattito e che è stato largamente condiviso. Invita pertanto il relatore a integrare le proposte emendative da lui presentate in modo da recepire adeguatamente tale parere.

Paolo GANDOLFI (PD), *relatore*, dichiara di non condividere il giudizio espresso dal collega Ferraresi. Osserva che gran parte del parere è stato accolto. Per quanto concerne la condizione di cui al numero 1), rileva che il testo prevede sugli schemi dei decreti delegati il parere delle Commissioni parlamentari competenti, che saranno individuate dalle Presidenze di Camera e Senato. Riguardo alla condizione di cui al numero 4), segnala che le misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida sono quelle già previste dal vigente codice della strada. In sostanza, pertanto, non risulta recepita

soltanto la condizione di cui al numero 6) che, come da lui già segnalato, è stata oggetto di dibattito nel corso dell'esame da parte della Commissione Trasporti, che ha ritenuto opportuno semplificare e accelerare le procedure dei ricorsi al prefetto, eliminando l'obbligo di ascoltare chi ne faccia richiesta. Tale eliminazione peraltro non incide minimamente sulla possibilità di ricorrere al prefetto. Rileva altresì che né nelle premesse del parere della Commissione Giustizia, né nel resoconto del dibattito che si è svolto presso tale Commissione, sono state indicate le motivazioni per cui la Commissione stessa richiede di mantenere l'obbligo di audizione di chi ne faccia richiesta. Conferma pertanto le proposte emendative presentate.

La Commissione, con distinte votazioni, approva gli emendamenti 2.2001, 2.2002, 2.2003, 2.2004, 2.2005, 2.2006 e 2.2007 del relatore (*vedi allegato 1*).

Paolo GANDOLFI, *relatore*, avverte di aver predisposto una proposta di correzioni di forma, che illustra (*vedi allegato 2*).

La Commissione approva la proposta di correzioni di forma del relatore (*vedi allegato 2*).

Delibera quindi di conferire il mandato al relatore a riferire in senso favorevole all'Assemblea sul provvedimento in esame. Delibera, altresì, di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la presidenza si intende autorizzata al coordinamento formale del testo.

Si riserva di designare i componenti del Comitato dei nove sulla base delle indicazioni dei gruppi.

La seduta termina alle 14.30.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 24 settembre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Ivan CATA-

LANO. — *Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.*

La seduta comincia alle 14.30.

DL 133/2014: Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive.

C. 2629 Governo.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

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

Così rimane stabilito.

Paolo COPPOLA (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare in sede consultiva il disegno di legge C. 2629 di conversione del decreto-legge n. 133 del 2014. Osserva che il provvedimento interviene su diversi settori, quali le opere pubbliche e le infrastrutture, l'ambiente, l'edilizia e il settore immobiliare, l'energia, le misure per le imprese e le attività ricettive, introducendo misure di semplificazione e di sostegno all'economia. Rileva che numerosi interventi inclusi nel provvedimento risultano di interesse per la Commissione, sia perché appartenenti all'ambito delle sue competenze, sia perché, pur non rientranti in questo ambito, incidono su politiche e su materie all'attenzione della Commissione. Segnala in primo luogo i commi da 1 a 8 dell'articolo 1, che prevedono la nomina dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Spa a commissario per la realizzazione della tratta ferroviaria Napoli-Bari. Il mandato è di due anni e senza compensi aggiuntivi; rientrano tra i poteri del commissario approvare i progetti, ban-

dire le gare anche sulla base dei soli preliminari e provvedere alla consegna dei lavori entro termini tassativi anche con procedure d'urgenza. Nell'esercizio dei suoi poteri il commissario potrà derogare anche a quanto previsto dal contratto istituzionale di sviluppo per la realizzazione dell'opera. In base al comma 9 le norme fin qui richiamate si applicano anche per la realizzazione dell'asse ferroviario AV/AC Palermo-Catania-Messina.

Con la medesima finalità di accelerare la realizzazione di opere infrastrutturali, l'articolo 3 destina 3890 milioni di euro per il periodo 2013-2020 al Fondo « sblocca cantieri » già istituito dall'articolo 18 del decreto-legge n. 69 del 2013 (cosiddetto « decreto del fare ») nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tra le opere finanziate, indicate alle lettere *a)*, *b)* e *c)* del comma 2 rientrano nell'ambito d'interesse della Commissione il completamento della copertura del passante ferroviario di Torino; l'ammodernamento della tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico Bologna-Lecce; la tratta Colosseo-Piazza Venezia della linea C della metropolitana di Roma (tutti interventi indicati come cantierabili entro il 31 dicembre 2014); l'ulteriore lotto costruttivo della tratta AV/AC Verona-Padova; la messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia; il Terzo valico dei Giovi Milano-Genova; il Nuovo valico del Brennero; il completamento della Linea 1 della metropolitana di Napoli (tutti interventi indicati come cantierabili entro il 30 giugno 2015); la metropolitana di Torino; la tramvia di Firenze; il quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca-Pistoia; gli aeroporti di Firenze e Salerno (tutti interventi indicati come cantierabili entro il 31 agosto 2015).

I commi 5 e 6 dell'articolo 3 prevedono inoltre che in caso di mancato rispetto dei termini i finanziamenti recati dall'articolo siano revocati e riassegnati per la realizzazione di ulteriori opere infrastrutturali. Tra queste rientrano nell'ambito di interesse della Commissione l'intervento sul

tratto Oreto-Notarbartolo della metropolitana di Palermo e l'adeguamento della metropolitana di Cagliari.

Rileva che d'interesse per la Commissione, pur non rientrando nel suo diretto ambito di competenza, è anche la riforma del sistema delle concessioni autostradali delineata dall'articolo 5. La norma consente ai concessionari di avviare una procedura di modifica del rapporto concessorio. In particolare, entro il 31 dicembre 2014, il concessionario può avanzare una proposta di modifica del rapporto concessorio anche mediante l'unificazione di tratte interconnesse, contigue, ovvero tra loro complementari, ai fini della loro gestione unitaria. Entro il 31 agosto 2015, lo stesso concessionario provvede alla predisposizione di un nuovo piano economico-finanziario per la stipula di un atto aggiuntivo o di un'apposita convenzione unitaria.

Lo stesso articolo precisa che l'affidamento dei nuovi (rispetto a quelli previsti nelle vigenti convenzioni) lavori, forniture e servizi per importi superiori alla soglia comunitaria avverrà nel rispetto del quadro normativo vigente (in particolare la norma richiama le procedure di evidenza pubblica disciplinate dal Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006).

Sottolinea che rientra direttamente nell'ambito di competenza della Commissione il comma 10 dell'articolo 1, che dispone l'approvazione *ex lege* del contratto di programma 2012-2016 parte investimenti tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI Spa. Il contratto risulta stipulato tra le parti l'8 agosto 2014. Al riguardo, segnala che la disposizione innova la procedura ordinaria di approvazione dei contratti di programma prevista dalla legge n. 238 del 1993, prevedendo che sullo schema di contratto non vengano acquisiti né il parere del CIPE né il parere delle competenti Commissioni parlamentari. La disposizione prevede poi l'integrazione del finanziamento, per un importo di 220 milioni di euro, per gli interventi contenuti nel contratto di programma parte servizi 2012-2014 Ministero-RFI

Spa. A questo proposito ricorda che il parere della Commissione trasporti sullo schema di contratto di programma parte servizi del 19 novembre 2013 segnalava l'esistenza di un importo di 720 milioni di euro per l'anno 2014 riferito a fabbisogni non correlati da una specifica copertura finanziaria, per cui gli obblighi assunti dal RFI in riferimento al programma di manutenzione straordinaria per il 2014 devono intendersi subordinati all'individuazione di tale copertura; in tal senso l'articolo 1, comma 73 della legge di stabilità 2014 (legge n. 147 del 2013) ha stanziato 500 milioni e la disposizione in commento provvede ora al finanziamento della quota residua.

Il comma 11 dell'articolo 1 prevede invece l'approvazione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia, da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del decreto, di tutti i contratti di programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale.

Al riguardo, segnala che l'Autorità di regolazione dei trasporti ha approvato in data 22 settembre 2014 i modelli di regolazione dei diritti aeroportuali. Ai sensi di quanto previsto dal decreto-legge n. 1 del 2012, che ha recepito la direttiva 2009/12/CE, questi modelli tariffari dovranno essere utilizzati dai singoli gestori aeroportuali per definire, nell'ambito dei contratti di programma, la misura dei diritti aeroportuali, previa consultazione degli utenti aeroportuali (cioè delle compagnie aeree che operano nello scalo). Pertanto, dal momento che siamo in una fase di passaggio tra il precedente sistema di determinazione dei diritti aeroportuali, mediante contratti di programma, e il nuovo sistema, fondato sui modelli tariffari definiti dall'Autorità, giudica opportuno da parte del Governo un chiarimento sulle finalità e sull'ambito di applicazione della disposizione in esame. In particolare ritiene che andrebbe precisato a quali contratti di programma, già sottoscritti, alla data di entrata in vigore del decreto-legge, dall'ENAC e dal gestore dello scalo aereo-

portuale interessato, si applica la disposizione in esame, vale a dire, l'approvazione diretta con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Osserva che non appare, infatti, appropriato il riferimento agli scali di interesse nazionale, anche in considerazione del fatto che la procedura per l'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale, disciplinata dall'articolo 698 del codice della navigazione, non è stata completata e, di conseguenza, non è stato finora adottato il decreto del Presidente della Repubblica con cui si deve provvedere a tale individuazione.

Sempre al comma 11 dell'articolo 1 si prevede che per gli stessi scali aeroportuali il parere favorevole espresso dalle Regioni e dagli enti locali interessati sui piani regolatori aeroportuali comprenda ed assorba, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere inserite negli stessi piani regolatori.

Giudica di notevole importanza la disposizione dell'articolo 6, comma 1, che prevede la concessione, fino al 31 dicembre 2015, di un credito d'imposta IRES e IRAP, entro il limite massimo del 50 per cento dell'investimento, per la promozione di reti di comunicazione elettronica a banda ultralarga. Il credito sarà erogato unicamente laddove le condizioni di mercato siano insufficienti a garantire l'investimento privato e lo stesso sia realizzato entro due anni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge. L'investimento dovrà inoltre non essere inferiore a determinate soglie, parametrata sulla popolazione residente nelle aree coinvolte (200.000 euro, con realizzazione degli interventi entro nove mesi dalla data di prenotazione, nei comuni con popolazione inferiore a 5.000 abitanti; 500.000 euro, con realizzazione degli interventi entro dodici mesi dalla data di prenotazione, nei comuni con popolazione compresa tra 5.000 e 10.000 abitanti; un milione di euro, con realizzazione degli interventi entro dodici mesi dalla data di prenotazione, nei comuni con popolazione compresa superiore ai 10.000 abitanti). La norma rinvia comunque la definizione delle modalità di

attuazione a uno o più decreti del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia, sentita l'Agenzia delle entrate, da emanare entro trenta giorni dall'approvazione della legge di conversione. I decreti attuativi dovranno intervenire su aspetti importanti quali il procedimento per l'individuazione da parte del CIPE del limite degli interventi agevolabili; la verifica dell'effettiva sussistenza del carattere nuovo e aggiuntivo dell'intervento infrastrutturale proposto; la modulazione del credito d'imposta anche in funzione delle specifiche condizioni di mercato dell'area interessata; le forme di controllo e monitoraggio.

Al riguardo, sottolinea l'esigenza di un approfondimento per « circoscrivere » meglio la portata del rinvio a successivi provvedimenti attuativi per evitare che ritardi nell'emanazione degli stessi vanifichino di fatto l'effetto incentivante della norma.

Evidenzia che, al fine di agevolare la realizzazione delle reti di comunicazione elettronica, intervengono anche i rimanenti commi dell'articolo 6. Il comma 2 modifica le norme di semplificazione in materia di procedure di scavo e posa dei cavi finalizzate alla diffusione della banda larga e ultralarga introdotte dall'articolo 6, comma 4-ter, del decreto-legge n. 145 del 2013. In particolare si prevede che il relativo provvedimento attuativo dovrà fare riferimento anche alle tecniche che prevedono la posa di cavi o tubi aerei su infrastrutture esistenti e non solo a quelle che non richiedono il ripristino del manto stradale. Il comma 3 prevede che possano essere effettuate con un'autocertificazione le modifiche degli impianti di comunicazione elettronica già abilitati che comportino aumenti delle altezze non superiori a un metro e aumenti della superficie di sagoma non superiori a 1,5 metri quadrati; il comma 4 dell'articolo 6 prevede che non sia soggetta ad autorizzazione paesaggistica l'installazione o la modifica di impianti di radiotelefonía mobile, da eseguire su edifici o tralicci preesistenti che comportino la realizzazione di pali di supporto

per antenne di altezze non superiori a 1,5 metri e di superficie delle antenne non superiore a 0,5 metri quadrati.

Fa presente che l'articolo 28 interviene in materia aeroportuale. In particolare, i commi 1 e 2 modificano il regime contributivo delle indennità di volo, disponendo che tali indennità non concorrano alla formazione del reddito ai fini contributivi. Il comma 3 estende il regime di esenzione dai diritti di imbarco per il personale di volo degli aeromobili per ragioni di servizio in casi specifici (membri di equipaggi che, di base in un determinato aeroporto, devono raggiungere un altro aeroporto per prendere servizio; membri di equipaggi che hanno terminato il servizio in un aeroporto e devono tornare alla loro base operativa). I commi da 4 a 7 intervengono sull'organizzazione del pronto soccorso aeroportuale: il comma 4 pone i costi della gestione del pronto soccorso aeroportuale a carico del gestore aeroportuale; il comma 5 stabilisce peraltro che negli aeroporti a diretta gestione dello Stato tali oneri, fino a quando non sia stipulata la convenzione con soggetti terzi incaricati della gestione, rimangano a carico del Ministero della salute; in base al comma 6 l'onere è carico del Ministero della salute anche laddove il servizio con apposita convenzione sia stato affidato alla Croce rossa; il comma 7 prevede infine che l'ENAC elabori apposite linee guida per i gestori aeroportuali per l'individuazione degli standard minimi del servizio di pronto soccorso. Il comma 8 dell'articolo 28, attraverso integrazioni del codice della navigazione, intende rendere sistematica la collaborazione tra Aeronautica militare ed ENAC ai fini della fornitura dei servizi di navigazione aerea; si specifica inoltre che per il personale addetto alla navigazione aerea e ai servizi del traffico aereo valgono la normativa europea e la normativa tecnica nazionale adottata dall'ENAC.

L'articolo 29 interviene in materia portuale, prevedendo l'adozione con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, di un piano strategico nazionale della por-

tualità e della logistica, che contempli anche la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle autorità portuali esistenti, da effettuare comunque ai sensi di quanto già previsto dalla legge n. 84 del 1994. In primo luogo sottolinea che la disposizione in esame attribuisce al Governo e, in particolare, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, cui spetta l'iniziativa, la definizione di un piano strategico di grande rilevanza, senza peraltro indicarne in modo puntuale i contenuti e gli obiettivi.

Ritiene utile pertanto valutare la possibilità di integrare e precisare il comma 1. In ogni caso, proprio in relazione all'importanza del piano strategico della portualità, giudica necessario prevedere che sullo schema del piano, da adottare con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, sia acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari. Per quanto riguarda in modo più specifico il riferimento alla razionalizzazione, riassetto e accorpamento delle Autorità portuali, si osserva che, in forza del richiamo alle procedure della legge n. 84 del 1994, sembra potersi desumere che il piano della portualità potrà prevedere l'aggregazione di diverse Autorità portuali solo nel caso in cui, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 84 del 1994, si proceda alla soppressione delle autorità portuali che hanno perso i requisiti minimi di traffico previsti dalla norma. Sul punto appare comunque opportuno acquisire una conferma del rappresentante del Governo.

Il comma 2 dell'articolo 29 prevede poi che, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, le Autorità portuali presentino alla Presidenza del Consiglio un resoconto degli interventi inerenti la logistica portuale in corso di realizzazione o da intraprendere, con i relativi crono-programmi e piani finanziari, ai fini della selezione degli interventi ritenuti più urgenti per il loro inserimento nel piano strategico o per interventi sostitutivi.

Osserva che rientra nell'ambito di competenza della IX Commissione anche l'articolo 32, comma 3, il quale precisa, at-

traverso una modifica della legge di stabilità 2013 (legge n. 228 del 2012), che il sistema telematico centrale della nautica da diporto include, oltre all'archivio telematico e allo sportello telematico del diportista, anche l'ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto; vengono inoltre specificate le norme del codice della nautica da diporto (decreto legislativo n. 171 del 2005) oggetto di modifica da parte del regolamento di delegificazione chiamato a disciplinare il sistema telematico centrale. Rileva che si tratta di profili già affrontati nel corso dell'esame dello schema di regolamento di delegificazione da parte della IX Commissione, esame conclusosi con l'approvazione del parere di competenza nella seduta del 27 maggio 2014. D'interesse per la Commissione, pur non rientrando nel suo diretto ambito di competenza, sono anche i primi due commi dell'articolo 32 che equiparano, in via transitoria fino al 31 dicembre 2014, alle strutture ricettive all'aperto le strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle proprie unità da diporto, ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato (cosiddetto *Marina resort*); in questo modo a tali strutture viene applicata l'IVA agevolata del 10 per cento, anziché l'aliquota ordinaria del 22 per cento.

Segnala poi l'articolo 39 che modifica alcuni dei criteri per la fruizione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni complessive, materia che ha significativamente impegnato la Commissione, unitamente alla X Commissione, nella scorsa legislatura, quando il decreto-legge n. 83 del 2012 recepì, con qualche modifica, il testo unificato delle proposte di legge in materia elaborato dalle due commissioni. In particolare, le modifiche consentono di acquistare un veicolo fruendo del contributo rottamandone uno ricompreso nella categoria L, comprensiva delle varie sottocategorie, eliminando il requisito della rottamazione di un veicolo di tipologia (categoria e sottocategoria) esattamente corrispondente a quella del nuovo veicolo acquistato. Inoltre, l'agevolazione sarà consentita anche nel caso di

sola immatricolazione in Italia e viene eliminato il requisito del possesso o della proprietà da almeno 12 mesi, nonché quello che il veicolo rottamato sia stato immatricolato da almeno dieci anni e che sia intestato da almeno 12 mesi allo stesso intestatario che acquista il nuovo. La misura del contributo non è più fissa al 15 del cento o al 20 per cento ma può arrivare fino a tali limiti. Infine, il contributo diviene fruibile non solo nel caso di veicoli utilizzati come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa ma anche se dati in uso promiscuo ai dipendenti.

Segnala infine l'articolo 41. I commi da 1 a 4 dell'articolo prevedono la destinazione di risorse del fondo di sviluppo e coesione, per un ammontare di 40 milioni per il 2014 (di cui 20 milioni a copertura degli oneri 2013) e di 20 milioni per il 2015 al fine di assicurare la copertura dei costi del sistema di trasporto pubblico locale della regione Calabria e superare l'attuale situazione di disavanzo. Ciò a condizione che il piano di riprogrammazione della regione venga integrato tenendo conto di specifici parametri quali tariffe che tengano conto della tariffa media applicata a livello nazionale per passeggero/km e un rapporto tra ricavi da traffico e corrispettivo da regione non inferiore al 20 per cento. Per l'erogazione del contributo straordinario relativo alle annualità 2014 e 2015 la regione Calabria dovrà dimostrare l'effettiva attuazione delle misure previste in termini di diminuzione del corrispettivo necessario a garantire l'erogazione del servizio per le rispettive annualità.

Segnala che la disposizione risulta di identico contenuto rispetto all'articolo 3 della proposta di legge C. 2256, già approvata dal Senato ed attualmente all'esame della V Commissione Bilancio della Camera (Disposizioni in materia di funzionalità di regioni ed enti locali, di lavoro, di trasporto pubblico locale, di popolazioni colpite da calamità naturali) e già era stata inserita, in fase di esame parlamentare ai fini della conversione, nel decreto-legge n. 126 del 2013, che poi non è stato convertito. Il comma 5 dell'articolo

41 differisce al 31 dicembre 2015 il blocco, scaduto il 30 giugno 2014, delle azioni esecutive nei confronti delle imprese esercenti il trasporto ferroviario regionale nella regione Campania ed interessate dal piano di rientro dalla situazione di disavanzo: si prevede inoltre che i pignoramenti effettuati non vincolino gli enti debitori e i terzi pignorati.

Alla luce di quanto esposto, si riserva di formulare una proposta di parere sulla base degli elementi che emergeranno nel corso dell'esame.

Alberto PAGANI (PD) ritiene opportuno richiamare l'attenzione della Commissione sull'articolo 29, riguardo al quale dichiara di condividere pienamente le osservazioni svolte dal relatore. Osserva che con decreto-legge viene conferito al Governo il compito di adottare il piano strategico nazionale della portualità e della logistica, senza peraltro che l'articolo stesso indichi gli indirizzi e i criteri con i quali, nell'ambito di tale piano, si intende procedere al riassetto delle Autorità portuali. Comprende l'esigenza di accelerare i tempi con cui effettuare la razionalizzazione delle Autorità in questione. Ritiene d'altra parte che le disposizioni dell'articolo 29 finiscano per privare il Parlamento di qualunque ruolo decisionale su una materia così importante. Per queste ragioni condivide sicuramente quanto osservato dal relatore in merito all'esigenza di prevedere sullo schema di decreto con cui sarà adottato il piano strategico della portualità e della logistica il parere delle competenti Commissioni parlamentari. Invita altresì la Commissione a valutare l'opportunità di inserire nell'articolo 29 alcuni criteri ai quali il Governo dovrà attenersi nella definizione del piano. In proposito condivide l'interpretazione fornita dal relatore del richiamo alla legge n. 84 del 1994 contenuto nel comma 1 dell'articolo 29, in merito alle modalità con cui dovranno essere effettuati la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti. Ritiene tuttavia che tale richiamo, come formulato,

possa prestarsi a diverse modalità di attuazione, per cui giudica preferibile definire in anticipo, in modo esplicito e chiaro, i criteri con cui il riassetto delle Autorità sarà effettuato.

Mirella LIUZZI (M5S) esprime un giudizio fortemente negativo sul decreto-legge in esame. Osserva che l'articolo 1 attribuisce al commissario poteri eccezionali, che derogano a previsioni essenziali della normativa in materia di appalti e di realizzazione delle opere pubbliche. L'articolo 2 introduce deroghe alle disposizioni dettate dal decreto-legge n. 69 del 2013 con la finalità di consentire la defiscalizzazione del collegamento autostradale Orte-Mestre. L'articolo 3 prevede il finanziamento di opere strategiche per un importo che si è ridotto a meno di 4 miliardi di euro e gran parte di tali risorse sarà stanziata negli anni 2017 e 2018. Rileva altresì che le risorse in questione saranno destinate a una serie di opere che non in tutti i casi appaiono utili e condivisibili. Del tutto anomale risultano altresì le previsioni dell'articolo 4 che dispongono il finanziamento di opere incompiute segnalate dai sindaci, senza fornire alcuna indicazione su quali saranno le opere in questione. Esprime il proprio dissenso altresì sull'articolo 5, in materia di concessioni autostradali, che espone l'Italia al rischio di procedura d'infrazione. Per quanto riguarda l'articolo 6 osserva che si tratta soltanto di un'operazione di facciata. Ritiene che per lo sviluppo della banda larga e ultralarga occorrerebbero interventi ben più incisivi del credito d'imposta, anche in considerazione del fatto che in molte regioni i bandi adottati nel settore sono andati deserti. Formula critiche molto severe sull'articolo 29 che di fatto conferisce al Governo una delega in bianco per il riassetto delle Autorità portuali, mentre da oltre un anno la proposta di legge di riforma del settore è bloccata al Senato e circa un terzo delle Autorità è commissariato, con vicende che hanno avuto anche risvolti giudiziari. Esprime infine forti perplessità sulle misure di carattere ambientale che risultano in con-

trasto con le linee fondamentali della politica dell'Unione europea a sostegno delle energie rinnovabili.

Vincenzo GAROFALO (NCD) dichiara di aver apprezzato il dettagliato esame dei contenuti del provvedimento svolto dal relatore, che conferma il numero e l'importanza degli interventi contenuti nel decreto-legge che ricadono nelle materie di competenza della Commissione e, come da lui già evidenziato in altra seduta, avrebbero a suo giudizio giustificato l'assegnazione alla Commissione stessa del provvedimento in sede referente. Nel merito dei contenuti del decreto-legge, esprime nel complesso un giudizio sicuramente positivo, dal momento che il provvedimento interviene con decisione per accelerare la realizzazione di infrastrutture essenziali per lo sviluppo del Paese. Anche per quanto riguarda il tema del riassetto e razionalizzazione delle Autorità portuali, pur condividendo l'esigenza segnalata dal relatore di tutelare il ruolo del Parlamento, ritiene che sia altrettanto importante intervenire sulla materia con tempi certi e rapidi. Più in generale ritiene che debba essere riconosciuto al Governo il coraggio di aver affrontato questioni anche delicate, che sono state oggetto di dibattiti e confronti che finora hanno impedito l'assunzione delle necessarie decisioni, con l'obiettivo di sbloccare situazioni ormai inadeguate e di sostenere la ripresa dell'economia del Paese.

Arianna SPESSOTTO (M5S) rivolge al rappresentante del Governo un convinto appello per rivedere le disposizioni dell'articolo 2 che consentono la defiscalizzazione del collegamento autostradale Orte-Mestre, in quanto si tratta di un'opera che è oggetto della forte conflittualità dei territori interessati. Osserva infatti che tale opera non ha una specifica utilità e che gli obiettivi con i quali è stata promossa la sua realizzazione potrebbero essere raggiunti con interventi infrastrutturali molto meno invasivi e costosi. Rileva altresì che non si comprende per quale ragione debbano essere destinate

risorse ingenti a un collegamento autostradale inutile, mentre la politica dei trasporti dovrebbe orientarsi a modalità alternative rispetto al trasporto su gomma.

Paolo GANDOLFI (PD), con riferimento alle disposizioni recate dall'articolo 5 in materia di concessioni autostradali, rileva che misure a favore dei concessionari, quali quelle in esame, dovrebbero accompagnarsi alla previsione di un'individuazione molto più precisa di quanto non sia avvenuto finora delle opere che i concessionari sono tenuti a realizzare e dei tempi e, soprattutto, dei tempi con i quali la realizzazione deve avere luogo. Rileva infatti che spesso la previsione dei lavori che i concessionari sono tenuti a effettuare non reca un termine specifico, diverso dal termine ultimo di scadenza della convenzione, entro cui tali lavori devono essere conclusi.

Ivan CATALANO, *presidente*, rinvia il seguito dell'esame ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 15.

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 24 settembre 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO.

La seduta comincia alle 15.

Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.

Audizione di rappresentanti della Federazione Industria Musicale Italiana (FIMI).

(Svolgimento e conclusione).

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata mediante la tra-

missione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Introduce quindi l'audizione.

Enzo MAZZA, *Consigliere delegato della Federazione Industria Musicale Italiana (FIMI)*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Ivan CATALANO, *presidente*, ringrazia i rappresentanti della Federazione Industria Musicale Italiana (FIMI) per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.30.

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

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.30 alle 15.40.

ALLEGATO 1

**Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al
decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.
(nuovo testo unificato C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo).**

EMENDAMENTI APPROVATI

ART. 2.

Al comma 1, lettera f), sostituire le parole: «per ciascun livello di governo territoriale» con le seguenti: «per ciascun ente territoriale competente per il proprio livello di governo».

2. 2001. Il Relatore.

Al comma 1, lettera i), numero 2-bis, sostituire le parole da: «delle condizioni» fino alla fine del numero con le seguenti: «del grado di colpevolezza dell'autore del fatto e della tipologia di violazioni in relazione alle quali saranno previste le sanzioni amministrative accessorie della revoca della patente e dell'inibizione alla guida sul territorio nazionale a tempo indeterminato, disponendo comunque l'applicazione delle suddette sanzioni nei casi di cui all'articolo 589, terzo e quarto comma, del codice penale».

2. 2002. Il Relatore.

Al comma 1, lettera i), dopo il numero 2-bis) inserire il seguente:

«2-ter) la previsione, con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 187, comma 1, del codice della strada, che l'alterazione psicofisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti sia determinata con la massima precisione e certezza, come esistente al momento dell'in-

frazione, anche ai fini dell'integrazione delle condotte di cui all'articolo 589, terzo comma, del codice penale.»

2. 2003. Il Relatore.

Al comma 1, lettera l), sostituire la parola: «eventualmente» con le seguenti: «tra autorità amministrativa e autorità giudiziaria».

2. 2004. Il Relatore.

Al comma 1, lettera o), apportare le seguenti modificazioni:

a) dopo la parola: «adottare» inserire le seguenti: «, tenendo conto delle nuove indicazioni in termini di requisiti di idoneità psicofisica per l'autorizzazione alla guida contenute nella vigente normativa dell'Unione europea,»;

b) sopprimere la parola: «cogenti».

2. 2005. Il Relatore.

Al comma 1, dopo la lettera o), inserire la seguente:

«o-bis) adeguare la terminologia utilizzata nel codice della strada per definire le categorie di soggetti portatori di disabilità, in particolare sostituendo la locuzione «mutilati e minorati fisici» con la seguente: «soggetti con invalidità».

2. 2006. Il Relatore.

Al comma 2, sostituire le lettere da a) a h) con le seguenti:

a) caratteristiche dei veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità, di cui all'articolo 10 del codice della strada;

b) disciplina della massa limite e della sagoma limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto e dei carichi sporgenti trasportati, di cui agli articoli 61 e 62 del codice della strada;

c) caratteristiche specifiche della segnaletica stradale, di cui al comma 6 dell'articolo 38, ai commi da 1 a 3 dell'articolo 44 e al comma 6 dell'articolo 45 del codice della strada, al fine, oltre che di assicurare l'uniformità sul territorio nazionale, la conformità con le norme internazionali in materia e il rispetto dei principi e criteri direttivi di cui al comma 1, di perseguire particolari esigenze, quali la riconoscibilità dei passaggi a livello e la sicurezza delle gallerie, nonché di tenere conto di criteri di parità di genere;

d) disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose, di cui al comma 19 dell'articolo 41 del codice della strada, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici;

e) classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli e dei rimorchi, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, omologazione e controlli di conformità, di cui agli articoli da 47 a 55, da 71 a 74 e da 79 a 92 del codice della strada, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di inno-

vazione tecnica e tecnologica del settore, nonché di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione;

f) semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, di cui agli articoli da 75 a 78 del codice della strada, al fine di ridurre gli adempimenti richiesti all'utente, fermo restando il rigoroso rispetto dei requisiti di sicurezza stradale;

g) classificazione e impiego dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, anche con riguardo alle macchine agricole e operatrici, e disciplina in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di traino, e di circolazione su strada, di cui agli articoli 57 e 58 e da 104 a 114 del codice della strada, a fini di adeguamento con la normativa dell'Unione europea, con particolare riguardo al coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con quanto previsto dalla disciplina europea in materia di macchine;

h) procedure di ammissione alla circolazione, immatricolazione e cessazione dalla circolazione dei veicoli a motore, anche atipici, nonché revisione della disciplina delle associazioni di amatori dei veicoli di interesse storico ai fini della certificazione degli stessi, di cui agli articoli 59, 60 e da 93 a 103 del codice della strada. »

Conseguentemente, all'articolo 2, comma 3, dopo la parola: « espressamente » inserire le seguenti: « , con riferimento alle disposizioni indicate al medesimo comma, »

2. 2007. Il Relatore.

ALLEGATO 2

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. (nuovo testo unificato C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo).

CORREZIONI DI FORMA APPROVATE

All'articolo 2, comma 1, alinea, sostituire le parole: « ad un principio » con le seguenti: « al principio ».

All'articolo 2, comma 1, lettera d), numeri 3), 5), 6), 8), sopprimere, ovunque ricorrano, le parole: « l'introduzione di ».

All'articolo 2, comma 1, lettera d), numero 6), apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire le parole: « Paesi europei » con le seguenti: « Stati europei »;

b) sostituire le parole: « la convivenza delle funzioni » con le seguenti: « la coesistenza delle funzioni ».

All'articolo 2, comma 1, lettera d), numero 7), sostituire le parole: « l'apposizione facoltativa di apposito numero di telaio » con le seguenti: « l'apposizione facoltativa di un numero identificativo del telaio ».

All'articolo 2, comma 1, lettera e), numero 1), sostituire le parole: « della pubblicità e di ogni forma di occupazione » con le seguenti: « nonché la pubblicità e ogni forma di occupazione ».

All'articolo 2, comma 1, lettera e), numero 2), sostituire le parole: « a bordo strada » con le seguenti: « ai bordi della carreggiata ».

All'articolo 2, comma 1, lettera g), apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire le parole: « l'esercizio dei compiti di polizia stradale » con le seguenti: « l'espletamento dei servizi di polizia stradale »;

b) sostituire le parole: « dalle diverse forze di polizia e corpi armati » con le seguenti: « dalle diverse forze alle quali spetta l'espletamento dei suddetti servizi ».

All'articolo 2, comma 1, lettera h), sostituire le parole: « alla verifica della corretta conduzione di guida » con le seguenti: « alla correttezza della condotta di guida ».

All'articolo 2, comma 1, lettera i), numero 1), sostituire le parole: « ad esclusione delle violazioni per le quali è prevista » con le seguenti: « con esclusione delle violazioni per le quali sono previste ».

All'articolo 2, comma 1, lettera i), numero 3), sostituire la parola: « afferenti » con la seguente: « appartenenti ».

All'articolo 2, comma 1, lettera i), numero 9), apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire le parole: « delle procedure concernenti l'utilizzo » con le seguenti: « delle modalità di utilizzo »;

b) sostituire ovunque ricorra la parola: « percentuale » con la seguente: « quota ».

All'articolo 2, comma 1, lettera i), numero 10), sostituire le parole: « l'introdu-

zione dell'obbligo » con le seguenti: « l'obbligo ».

All'articolo 2, comma 1, lettera m), sostituire il numero 4) con il seguente: « 4) la competenza della prefettura limitrofa per la trattazione dei ricorsi presentati dai

dipendenti delle prefetture, dal loro coniuge e dai loro parenti fino al terzo grado ».

All'articolo 2, comma 1, lettera t), sostituire le parole: « regolare le » con le seguenti: « regolazione delle ».