

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.	
Audizione di rappresentanti di Discovery Italia Srl (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	38

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione in materia di navigazione satellitare tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e il Regno di Norvegia, fatto a Bruxelles il 22 settembre 2010. C. 2277 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	39
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	44
Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980, fatto a Vilnius il 3 giugno 1999. C. 2621 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	40
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	45
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>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	42
ALLEGATO 3 (<i>Proposta di parere del Relatore</i>)	46
ALLEGATO 4 (<i>Proposta alternativa di parere presentata dal gruppo MoVimento 5 stelle</i>) ...	51

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 30 settembre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 15.30.

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

Audizione di rappresentanti di Discovery Italia Srl.
(*Svolgimento e conclusione*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata mediante la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Introduce quindi l'audizione.

Marinella SOLDI, *Amministratore delegato di Discovery Italia Srl*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Paolo COPPOLA (PD), Matteo MAURI (PD) e Lorenza BONACCORSI (PD).

Marinella SOLDI, *Amministratore delegato di Discovery Italia Srl*, fornisce ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia i rappresentanti di Discovery Italia Srl per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.20.

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

SEDE CONSULTIVA

Martedì 30 settembre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 16.20.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione in materia di navigazione satellitare tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e il Regno di Norvegia, fatto a Bruxelles il 22 settembre 2010.

C. 2277 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

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.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare in sede consultiva il disegno di legge C. 2277 di autorizzazione alla ratifica dell'Accordo sul sistema globale di navigazione satellitare civile tra l'Unione europea e il Regno di Norvegia, fatto a

Bruxelles il 22 settembre 2010 e approvato dal Senato il 2 aprile 2014.

Osserva che la necessità di una ratifica nazionale deriva dal fatto che l'accordo appartiene alla categoria degli « accordi misti » cioè conclusi nei settori di competenza concorrente tra Unione europea e Stati membri e che quindi devono essere sottoposti alla ratifica degli Stati membri dell'Unione (a differenza di quello che avviene per gli accordi in materie di competenza esclusiva dell'UE come la politica commerciale comune).

Ricorda che la politica europea di navigazione satellitare è finalizzata a mettere a disposizione dell'Unione europea due sistemi di navigazione satellitare (GNSS – sistema globale di navigazione satellitare civile), realizzati rispettivamente dal programma Galileo e dal programma EGNOS. Il programma Galileo, avviato dal 2003, è un sistema di posizionamento e navigazione satellitare civile sviluppato come alternativa al GPS USA, controllato dal Pentagono. Il programma mira a realizzare la prima infrastruttura mondiale di navigazione e posizionamento via satellite concepita espressamente per scopi civili. Il sistema è strutturato su 30 satelliti e la sua entrata in servizio è prevista per la fine del 2014; l'Italia è peraltro l'unico Paese ad aver sviluppato un proprio ricevitore. Il sistema EGNOS controlla e migliora la qualità dei segnali emessi dai sistemi globali di navigazione satellitare e dovrà quindi integrare l'operatività di Galileo anche attraverso la gestione dell'infrastruttura, la manutenzione, il perfezionamento e l'aggiornamento del sistema, la commercializzazione e le operazioni di certificazione e normalizzazione connesse al programma. La Norvegia è il principale Stato non membro dell'Unione europea che coopera al programma Galileo fin dai suoi inizi, all'interno dello Spazio Economico Europeo (SEE).

Evidenzia che il provvedimento in esame è costituito dal disegno di legge di autorizzazione alla ratifica e dal testo dell'Accordo di cooperazione tra l'Unione europea, gli Stati membri della stessa e la Norvegia. Il disegno di legge a sua volta

reca tre articoli che, rispettivamente autorizzano la ratifica, recano l'ordine di esecuzione e fissano la data di entrata in vigore.

Per quanto concerne il testo dell'Accordo, volendo sottolineare le previsioni più significative, rileva che l'articolo 1 individua l'obiettivo principale dell'Accordo nell'ulteriore rafforzamento della cooperazione tra le Parti per quanto concerne la navigazione satellitare. L'articolo 2 reca le definizioni dei termini più importanti utilizzati nel testo dell'Accordo e l'articolo 3 stabilisce i principi della cooperazione, tra cui, in particolare, la libertà di prestare servizi di navigazione satellitare sui territori delle Parti e la libertà di utilizzare tutti i servizi di Galileo ed EGNOS. L'articolo 4 prevede, tra le altre cose, la cooperazione, nell'ambito dell'Unione internazionale delle comunicazioni, nel campo dello spettro-radio, tutelando adeguate assegnazioni di frequenze per i sistemi di navigazione satellitare e con particolare riguardo alla ricerca e all'eliminazione delle interferenze. L'articolo 5 disciplina gli impegni della Norvegia relativi alle installazioni a terra della strumentazione necessaria, l'adozione delle misure di protezione e sicurezza delle medesime installazioni e la possibilità di accesso a tutti i soggetti autorizzati dall'Unione europea. Si prevede altresì l'obbligo di informazione reciproca in merito ad ogni evento che possa rappresentare una minaccia o un attentato alla sicurezza delle installazioni a terra o al loro esercizio. L'articolo 6 prevede l'impegno alla protezione dei sistemi globali di navigazione satellitare da ogni abuso, interferenza, interruzione ed atto ostile. L'articolo 7 rinvia, per quanto riguarda lo scambio e la protezione di informazioni classificate all'Accordo UE-Norvegia del 22 novembre 2004 sulle procedure di sicurezza dello scambio di informazioni, auspicando l'istituzione di un quadro giuridico specifico su quelle relative al programma Galileo. L'articolo 8 disciplina l'applicazione di una politica uniforme di controllo delle esportazioni e di non proliferazione dei dati e beni attinenti alle

tecnologie di Galileo. L'articolo 9 evidenzia l'interesse della Norvegia di accedere al servizio pubblico regolamentato (PRS) di Galileo, vale a dire al servizio ad accesso ristretto riservato agli utenti autorizzati del settore pubblico. L'articolo 10 definisce l'impegno ad un approccio coordinato all'interno degli organismi internazionali di normalizzazione e certificazione in relazione ai sistemi di navigazione satellitare, anche allo scopo di favorire l'interoperabilità dei diversi sistemi. L'articolo 11 contiene l'obbligo per le Parti di consultarsi, ogni volta che una di esse ne faccia richiesta, su questioni concernenti l'interpretazione o l'applicazione dell'Accordo e di risolvere attraverso tali procedure di consultazione eventuali divergenze che potessero insorgere. L'articolo 12 fissa, infine, i tempi di entrata in vigore dell'Accordo, le procedure per introdurre eventuali modifiche e gli effetti che deriverebbero in caso di estinzione dell'Accordo.

In considerazione della rilevanza degli sviluppi del settore della navigazione satellitare e dell'importanza che assume l'impegno dell'Unione europea in tale settore, rispetto al quale appare sicuramente positiva la cooperazione con la Norvegia, presenta una proposta di parere favorevole sul provvedimento in esame (*vedi allegato 1*).

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

Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980, fatto a Vilnius il 3 giugno 1999.

C. 2621 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

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.

Vincenzo GAROFALO (NCD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare in sede consultiva il disegno di legge C. 2621, già approvato dal Senato, che autorizza alla ratifica del Protocollo di modifica della Convenzione relativa ai trasporti ferroviari internazionali del 1980 (COTIF). Il protocollo è stato sottoscritto a Vilnius nel 1999. A seguito delle modifiche la convenzione è stata quindi rinominata con l'acronimo COTIF 99.

In via preliminare ricorda che l'articolo 3 della proposta di legge 1620 Oliaro ed altri, assegnata alle Commissioni Esteri e Trasporti, e di cui non è stato ancora avviato l'esame, prevede all'articolo 3 una norma di autorizzazione alla ratifica di detto Protocollo, nell'ambito di misure volte allo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci.

Evidenzia che la Convenzione COTIF è stata firmata dai 41 Paesi aderenti (Paesi dell'Unione europea, Vicino Oriente e Maghreb) al fine di regolare il trasporto ferroviario internazionale di merci, passeggeri e bagagli per gli aspetti di diritto internazionale privato e delineare regole uniformi per i contratti di trasporto ferroviario. Rileva che la necessità di una modifica di tale Convenzione attraverso un Protocollo si è imposta alla fine degli anni Novanta a seguito dell'evoluzione del quadro normativo in sede europea, in particolare in conseguenza dell'adozione del primo « pacchetto ferroviario ». A tal fine l'OTIF, l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti ferroviari internazionali con funzioni di segretariato permanente della Convenzione, ha adottato nel 1999 il Protocollo oggetto della ratifica in esame, al fine di stabilire e sviluppare prescrizioni uniformi a livello internazionale e adottare misure efficaci per eliminare gli ostacoli frapposti al passaggio di frontiera nel trasporto internazionale ferroviario.

Ricorda che dalla firma del Protocollo, nel 1999, il quadro normativo europeo ha subito ulteriori evoluzioni, attraverso l'adozione di altri due « pacchetti ferroviari », recepiti nel nostro ordinamento, mentre è in corso di recepimento un'ulteriore direttiva europea, 2012/34/UE, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico. Proprio in considerazione delle modifiche intervenute, la Commissione europea – in vista dell'adesione dell'Unione europea alla Convenzione COTIF 99, avvenuta a giugno del 2011 ed efficace a partire da 1° luglio 2011 – aveva concordato con l'Organizzazione medesima le modalità per rendere omogenei i rispettivi ordinamenti e aveva invitato i Paesi dell'Unione europea che avevano ratificato la Convenzione o che si accingevano a farlo a non applicare nel periodo transitorio, precedente alla suddetta adesione, gli allegati in contrasto con la normativa europea. L'adesione dell'Unione europea alla COTIF 99 fa sì che la stessa Unione possa esprimere, nei comitati e nelle commissioni tecniche istituiti dalla Convenzione, un voto rappresentativo di tutti gli Stati membri aventi diritto.

In tal senso la relazione illustrativa al provvedimento rileva che, per effetto della mancata ratifica della nuova convenzione COTIF 99, come modificata dal Protocollo del 1999, è stata avviata a carico dell'Italia una procedura di pre-contenzioso (EU Pilot 5943/13/MOVE), nella quale si chiede di accelerare il processo di ratifica, in relazione al fatto che, non potendo contare sul voto dell'Italia in seno ad alcuni Comitati, l'Unione risulterebbe indebolita nel consesso OTIF. Segnala che, in caso di mancato adeguamento ai rilievi mossi in sede europea, sussiste un rischio concreto che la Commissione europea proceda alla apertura formale di una procedura di infrazione.

Inoltre, evidenzia che la mancata ratifica del protocollo ha fin qui impedito all'Italia di partecipare al processo formativo di accordi e testi formulati all'interno dei comitati tecnici istituiti dalla Convenzione.

In questo quadro, segnala i principali obiettivi della Convenzione, come modificata dal Protocollo: la distinzione di responsabilità tra gestori dell'infrastruttura e le imprese di trasporto; lo sviluppo organico e il superamento degli ostacoli giuridici e tecnici relativi alla circolazione ferroviaria internazionale; la ridefinizione delle condizioni relative al risarcimento dei danni in caso di incidente o di ritardo del treno. A tale ultimo riguardo, le principali modifiche apportate dal protocollo riguardano gli articoli 29, 30 e 32 dell'appendice A della Convenzione, concernente il contratto di trasporto internazionale per ferrovia di viaggiatori. Il nuovo articolo 29 circoscrive ai soli danni fisici gli «altri danni» da risarcire, rispetto alla morte, al ferimento o al pregiudizio dell'incolumità fisica o psichica, risarciti ai sensi degli articoli 27 e 28; il nuovo articolo 30 eleva l'importo massimo di risarcimento in caso di morte o ferimento, massimale che viene più che raddoppiato; l'articolo 32, introdotto *ex novo* dal protocollo del 1999, prevede la possibilità, su istanza di parte, del risarcimento di eventuali spese di alloggio e assistenza in caso di soppressione, ritardi o mancate corrispondenze tra treni, rinviando tuttavia alla normativa nazionale per ciò che concerne la quantificazione del danno.

L'articolo 3, comma 1, del disegno di legge di autorizzazione alla ratifica valuta gli oneri derivanti dall'applicazione del protocollo in 135.280 euro a decorrere dall'anno 2014. L'onere, derivante dall'aumento del contributo annuale dell'Italia all'OTIF, è posto a carico dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente relativo al Ministero degli esteri.

Alla luce dei benefici che potrebbero derivare dalla ratifica di tale protocollo all'Italia, sia in relazione all'incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato, sia per la possibilità di partecipare attivamente alle attività connesse allo sviluppo della normativa, anche al fine di non incorrere in una procedura di infrazione da parte della Commissione in caso

di mancata ratifica, presenta una proposta di parere favorevole sul provvedimento (*vedi allegato 2*).

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore (*vedi allegato 2*).

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.

(*Seguito dell'esame e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 24 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.

Paolo COPPOLA (PD), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni (*vedi allegato 3*).

Mirella LIUZZI (M5S) presenta, a nome del proprio gruppo, una proposta alternativa di parere contrario (*vedi allegato 4*).

Roberta OLIARO (SCpI) con riferimento al piano strategico nazionale della portualità e della logistica, di cui all'articolo 29, ritiene che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti debba fare una ricognizione della situazione esistente, che a suo giudizio dovrebbe essere la base per la redazione del piano, al fine di evitare l'erogazione di finanziamenti per opere che non siano volte allo sviluppo dei traffici marittimi. Ritiene inoltre che andrebbero precisati, all'interno del decreto-legge, i criteri sui quali si baserà la redazione del piano.

Diego DE LORENZIS (M5S) invita il relatore a trasformare in condizione sia l'osservazione di cui al punto *c*), a suo giudizio assai rilevante in quanto orientata allo sviluppo della banda larga, sia quella di cui al punto *d*), integrandola nel senso di prevedere che anche le successive revisioni del piano nazionale della portualità e della logistica siano trasmesse alle competenti Commissioni parlamentari ai fini dell'espressione del parere.

Vincenzo GAROFALO (NCD) nel ringraziare il relatore per l'articolata proposta di parere, giudica opportuno procedere alla votazione del parere all'esito del ciclo di audizioni tuttora in corso presso la Commissione competente in sede referente, anche al fine di poter integrare la proposta di parere con eventuali spunti che dovessero derivarne. Ritene che le previsioni recate dall'articolo 29 permettano di affrontare adeguatamente anche le questioni evidenziate dalla collega Oliaro, in quanto il piano della portualità può risultare lo strumento adeguato per coordinare le iniziative delle singole Autorità portuali ed evitare forme improprie di concorrenza interne al sistema. Ritene pertanto opportuno che sia il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a defi-

nire un piano nazionale che stabilisca gli indirizzi entro i quali le singole Autorità portuali sono chiamate ad operare, pur condividendo l'esigenza sottolineata dal relatore che sulla proposta di piano sia acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari. Giudica tale percorso corretto anche al fine di destinare i finanziamenti ad interventi che possano coordinarsi anche in relazione ad altre infrastrutture di trasporto, in modo da realizzare un sistema integrato dei trasporti che non abbia sovrapposizioni dannose ai fini della competitività dei soggetti che operano nel sistema stesso.

Michele Pompeo META, *presidente*, con riferimento all'articolo 1, comma 11, giudica necessario che il rappresentante del Governo indichi alla Commissione quali sono i contratti di programma a cui si applica la disposizione, precisando se nel perimetro di applicazione rientrano i soli contratti già stipulati, ovvero anche quelli in fase di istruttoria.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 17.15.

ALLEGATO 1

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione in materia di navigazione satellitare tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e il Regno di Norvegia, fatto a Bruxelles il 22 settembre 2010 (C. 2277 Governo, approvato dal Senato).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione in materia di navigazione satellitare tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e il Regno di Norvegia, fatto a Bruxelles il 22 settembre 2010 (C. 2277 Governo, approvato dal Senato),

premessi che:

lo sviluppo del sistema di posizionamento e navigazione satellitare Galileo costituisce una politica strategica fonda-

mentale per l'Europa in campo civile e commerciale, in considerazione delle implicazioni dal punto di vista della ricerca tecnologica e della rilevanza delle sue applicazioni;

risulta pertanto opportuno promuovere e agevolare le iniziative che permettono di partecipare ai programmi di navigazione satellitare sviluppati dall'Unione europea anche a Stati che, come la Norvegia, non ne sono membri,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980, fatto a Vilnius il 3 giugno 1999. (C. 2621 Governo, approvato dal Senato).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980, fatto a Vilnius il 3 giugno 1999 (C. 2621 Governo, approvato dal Senato),

premesso che:

la ratifica del suddetto Protocollo comporta rilevanti benefici sia per il corretto funzionamento del trasporto ferroviario internazionale di merci, sia per la possibilità dell'Italia di partecipare alle attività connesse alla definizione della normativa tecnica nel settore;

proprio in relazione a tali finalità anche su iniziativa parlamentare è stata sollecitata la ratifica del Protocollo, mediante la presentazione della proposta di legge n. 1620, Oliaro ed altri, « Ratifica ed esecuzione del Protocollo recante modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF), adottata a Berna il 9 maggio 1980 (Protocollo 1999), fatto a Vilnius il 3 giugno 1999, e altre disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario del merci »,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 3

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).

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per le parti di competenza, il decreto-legge recante « 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),

premessi che:

i commi da 1 a 8 dell'articolo 1 prevedono la nomina dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Spa a commissario per la realizzazione della tratta ferroviaria Napoli-Bari, con un mandato di due anni, prevedendo procedure, anche in deroga al contratto istituzionale di sviluppo per la realizzazione dell'opera, volte a velocizzarne il completamento;

il comma 9 del medesimo articolo estende l'efficacia delle disposizioni di cui ai commi precedenti anche alla realizzazione dell'asse ferroviario AV/AC Palermo-Catania-Messina;

il comma 10 dell'articolo 1 dispone, al primo periodo, l'approvazione per legge del contratto di programma 2012-2016 – parte investimenti tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI Spa, stipulato l'8 agosto 2014 e, al secondo periodo, l'integrazione del finanziamento, per un importo di 220 milioni di euro, per gli interventi contenuti nel contratto di programma parte servizi 2012-2014;

per quanto concerne le previsioni di cui al primo periodo del citato comma 10, si osserva che l'ordinamento vigente dispone che la stipulazione dei contratti di programma con Ferrovie dello Stato e dei relativi aggiornamenti abbia luogo previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, a cui lo schema di contratto è trasmesso corredato dal parere del CIPE; si segnala pertanto l'opportunità che, pur mantenendo l'obiettivo di accelerare la conclusione delle procedure relative alla definizione del contratto di programma in oggetto, sia comunque prevista la sottoposizione dello stesso, prima della stipulazione, al parere delle competenti Commissioni parlamentari;

il comma 11 dell'articolo 1 prevede l'approvazione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, di tutti i contratti di programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale;

l'applicazione di tale disposizione comporta che, mediante contratti di programma, siano stabiliti i diritti aeroportuali che invece, in base alla normativa vigente in ambito europeo (direttiva 12/2009/CE) e nazionale (decreto-legge n. 1 del 2012 convertito con modificazioni dalla legge n. 27 del 2012, con cui la citata direttiva è stata recepita) sono determinati dal gestore aeroportuale, previa consultazione delle compagnie aeree operanti nello scalo, sulla base dei modelli tariffari stabiliti dall'Autorità di regolazione dei tra-

sporti; l'Autorità ha provveduto ad approvare e pubblicare i modelli tariffari in questione in data 22 settembre 2014, per cui, a seguito di tale approvazione, il nuovo sistema di determinazione dei diritti aeroportuali risulta applicabile;

occorre pertanto circoscrivere in modo tassativo l'ambito di applicazione della disposizione di cui al primo periodo del comma 11 dell'articolo 1, prevedendo che essa si applichi ai contratti di programma che già risultano sottoscritti alla data di entrata in vigore del decreto-legge in esame e indicando espressamente di quali contratti di programma si tratti;

la puntuale indicazione dei contratti di programma ai quali si applicano le disposizioni di cui al primo periodo del comma 11 dell'articolo 1 risulta tanto più opportuna in considerazione del fatto che non appare appropriato il riferimento, di cui al medesimo periodo, agli aeroporti di interesse nazionale, dal momento 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;

al comma 11 dell'articolo 1 si introduce inoltre una misura di semplificazione in base alla quale, con riferimento agli scali aeroportuali di interesse nazionale, per cui vale la considerazione espressa nel paragrafo precedente, 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;

l'articolo 3, al fine di accelerare la realizzazione di opere infrastrutturali, destina 3.890 milioni di euro per il periodo 2013-2020 al Fondo « sblocca cantieri »;

le risorse di cui all'articolo 3 saranno destinate, tra le altre cose, ad interventi

indicati come cantierabili entro il 31 dicembre 2014, vale a dire 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; ad interventi indicati come cantierabili entro il 30 giugno 2015, vale a dire 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 e il completamento della Linea 1 della metropolitana di Napoli; ad interventi indicati come cantierabili entro il 31 agosto 2015, vale a dire la metropolitana di Torino, la tramvia di Firenze, il quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca-Pistoia e gli aeroporti di Firenze e Salerno; come evidenziato nel corso dell'audizione informale di Assoport, tenutasi presso la Commissione Ambiente in data 29 settembre scorso, alcune delle opere citate potrebbero favorire lo sviluppo dei traffici afferenti ai porti, attraverso il superamento di strozzature e l'interconnessione con le reti transeuropee di trasporto;

il medesimo articolo 3 prevede inoltre che, in caso di mancato rispetto dei termini, i finanziamenti siano riassegnati per la realizzazione di ulteriori opere infrastrutturali, tra le quali l'intervento sul tratto Oreto-Notarbartolo della metropolitana di Palermo e l'adeguamento della metropolitana di Cagliari;

l'articolo 5 introduce disposizioni in materia di concessioni autostradali, prevedendo che, su proposta dei concessionari, possa essere modificato il rapporto concessorio mediante la stipula di un atto aggiuntivo o di un'apposita convenzione unitaria, di cui il concessionario predisponesse il nuovo piano economico finanziario;

risulta opportuno, in relazione alle facoltà attribuite agli attuali concessionari di proporre modifiche del rapporto con-

cessorio, ampliandone l'ambito di applicazione e rivedendone il piano economico finanziario, stabilire che nell'atto aggiuntivo o nell'apposita convenzione unitaria previsti al comma 1 dell'articolo 5 siano determinati i termini entro i quali il concessionario è tenuto a completare la realizzazione degli interventi previsti nelle originarie convenzioni e di quelli inseriti nello stesso atto aggiuntivo ovvero nella convenzione unitaria, nonché le clausole penali relative al mancato rispetto di tali termini;

l'articolo 6, comma 1, 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 laddove le condizioni di mercato siano insufficienti a garantire l'investimento privato;

la disposizione rinvia 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 e delle finanze, sentita l'Agenzia delle entrate, da emanare entro trenta giorni dall'approvazione della legge di conversione; al riguardo si evidenzia l'opportunità di circoscrivere le misure applicative da definire mediante decreto, eliminando il riferimento esplicito al satellite e limitando gli interventi ai comuni con popolazione inferiore ai 50.000 abitanti, al fine di accelerare l'operatività dell'intervento e renderlo più incisivo possibile; per le medesime finalità risulterebbe altresì opportuno, relativamente alla procedura di adozione del decreto, sopprimere il concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze;

i successivi commi del medesimo articolo 6 intervengono anch'essi con disposizioni volte ad agevolare la realizzazione delle reti di comunicazione elettronica, prevedendo norme di semplificazione e ampliamento degli ambiti di intervento;

l'articolo 28 interviene nel settore aeroportuale, prevedendo disposizioni relative alle indennità e ai diritti di imbarco del personale di volo (commi 1-3) e all'organizzazione del pronto soccorso aeroportuale (commi 4-7), nonché misure volte a rendere sistematica la collaborazione tra Aeronautica militare ed ENAC ai fini della fornitura dei servizi di navigazione aerea;

l'articolo 29 prevede l'adozione con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, del piano strategico nazionale della portualità e della logistica, che contempli anche la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, da effettuare ai sensi della legge n. 84 del 1994;

si osserva in proposito che dovrebbero essere precisati, in relazione alla finalità di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, i contenuti e gli obiettivi del piano e l'ambito di intervento; per quanto riguarda in particolare il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali, occorrerebbe chiarire se il riferimento alla legge n. 84 del 1994 implichi che tali operazioni possano essere effettuate soltanto nel caso di soppressione delle Autorità che hanno perso i requisiti minimi di traffico previsti; in ogni caso, in considerazione dell'importanza del piano strategico in questione, risulta necessario prevedere, relativamente alla procedura di adozione, che sullo schema di decreto recante la proposta di piano sia acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari;

si segnala altresì l'opportunità di prevedere un termine temporale entro il quale sottoporre il citato piano a verifica e aggiornamento;

il comma 2 dell'articolo 29 prevede 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 cronoprogrammi e piani finanziari, ai fini della selezione degli interventi ritenuti più urgenti per il loro inserimento nel piano strategico o per interventi sostitutivi;

i commi 1 e 2 dell'articolo 32 equiparano le strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle proprie unità da diporto, in via transitoria fino al 31 dicembre 2014, alle strutture ricettive all'aperto, con conseguente applicazione dell'IVA agevolata del 10 per cento, anziché dell'aliquota ordinaria del 22 per cento; tale disposizione intende promuovere lo sviluppo della nautica da diporto e rilanciare i porti turistici nazionali, che hanno registrato conseguenze molto pesanti per effetto dell'applicazione della tassa di stazionamento;

il comma 3 del medesimo articolo 32, modificando le disposizioni dettate in proposito dalla legge n. 228 del 2012 (legge di stabilità 2013), prevede che il sistema telematico centrale della nautica da diporto includa, oltre all'archivio telematico e allo sportello telematico del diportista, anche l'ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto e risolve i problemi che erano emersi in sede di adozione dello schema di regolamento di delegificazione chiamato a disciplinare il sistema telematico centrale;

l'articolo 39 modifica alcuni dei criteri previsti per la fruizione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni complessive;

i commi da 1 a 4 dell'articolo 41 prevedono la destinazione, a determinate condizioni, di risorse del fondo di sviluppo e coesione, per un ammontare di 40 milioni per il 2014 e di 20 milioni per il 2015, alla copertura dei costi del sistema di trasporto pubblico locale della regione Calabria, al fine di superare l'attuale situazione di disavanzo;

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 tra-

sporto 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,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) *al comma 10 dell'articolo 1, sostituire il primo periodo con il seguente: « Per accelerare la conclusione del contratto il cui periodo di vigenza è scaduto e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, il contratto di programma 2012-2016 parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014, è stipulato tra Rete Ferroviaria Italiana e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione »;*

2) *al comma 11 dell'articolo 1 sostituire il primo periodo con il seguente: « Per consentire l'avvio degli investimenti previsti, i contratti di programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori aeroportuali alla data di entrata in vigore del presente decreto sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che deve esprimersi improrogabilmente entro trenta giorni », specificando nominativamente i contratti di programma ai quali si applica la disposizione così riformulata;*

3) *all'articolo 6, comma 1, apportare le seguenti modificazioni:*

a) *al capoverso 7-ter, alinea, sopprimere le parole: « e via satellite »;*

b) *al medesimo capoverso, lettera c), numero 3) sostituire le parole « superiore ai 10.000 abitanti » con le seguenti: « compresa tra 10.000 e 50.000 abitanti »;*

c) al capoverso 7-quater sopprimere le parole da: « nei Comuni » fino alla fine del capoverso;

4) al comma 1 dell'articolo 29 aggiungere, in fine, i seguenti periodi: « Lo schema di decreto recante la proposta di piano di cui al presente comma è trasmesso alle Camere, ai fini dell'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari. Il parere è espresso entro trenta giorni dall'assegnazione, decorsi i quali il decreto può essere comunque adottato »;

e con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento alle disposizioni di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 5, valuti la Commissione di merito l'opportunità di prevedere che nell'atto aggiuntivo o nell'apposita convenzione unitaria di cui al medesimo comma 1 siano espressamente e chiaramente determinati i termini entro i quali il concessionario è tenuto a completare la realizzazione degli interventi previsti nelle originarie convenzioni e di quelli inseriti nell'atto aggiuntivo ovvero nella convenzione unitaria, nonché le clausole penali relative al mancato rispetto di tali termini;

b) con riferimento al comma 1 dell'articolo 6, valuti la Commissione di merito l'opportunità di definire nell'ambito del decreto-legge le condizioni, i criteri, le modalità e le procedure relative alla concessione del credito d'imposta, circoscrivendo le misure applicative da definire mediante il decreto ministeriale di cui al capoverso 7-septies, al fine di rendere l'intervento in questione operativo quanto

prima possibile; per le medesime finalità si valuti altresì l'opportunità, con riferimento alla procedura di adozione del decreto ministeriale, di sopprimere il concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze;

c) con riferimento all'articolo 6, valuti la Commissione di merito l'opportunità di ampliare la portata degli interventi a favore della realizzazione di reti di telecomunicazione a banda ultralarga, prevedendo:

1) la realizzazione di un catasto nazionale delle infrastrutture;

2) l'agevolazione della posa della fibra ottica sfruttando i percorsi di altri servizi di pubblica utilità sia esterni che interni agli immobili;

3) l'obbligo di infrastrutturazione per tutti i nuovi edifici;

4) l'aggiunta delle opere per il collegamento a Internet nell'elenco delle opere di urbanizzazione primaria di cui all'articolo 4 della legge n. 847 del 1964;

5) l'impiego di eventuali economie derivanti dall'attuazione del « Piano nazionale banda larga » per l'avvio del « Piano strategico banda ultralarga »;

d) con riferimento al comma 1 dell'articolo 29, valuti la Commissione di merito di prevedere un termine temporale entro il quale sottoporre il piano nazionale della portualità e della logistica ad una verifica e ad un conseguente aggiornamento.

ALLEGATO 4

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).

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE PRESENTATA
DAL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per le parti di competenza, l'Atto Camera 2629 di conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, recante 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;

premesso che:

l'articolo 1, al fine di accelerare la realizzazione delle tratte ferroviarie Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo, conferisce all'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato l'incarico di commissario attribuendo a quest'ultimo ampi poteri in deroga e introducendo notevoli alleggerimenti procedurali, persino ulteriori rispetto a quelli già previsti nella legge. Questo riconoscimento avviene senza però chiarire in dettaglio la natura dei rapporti tra i poteri conferiti allo stesso Commissario e le procedure contenute nel Codice dei contratti pubblici;

il potere conferito al Commissario di bandire le gare anche sulla base dei soli progetti preliminari, così come stabilito al comma 2 dell'articolo 1, rischia di essere una semplificazione eccessiva e quindi potenzialmente dannosa poiché annulla la possibilità di presentare eventuali migliorie e modifiche così come solitamente avviene durante l'importante fase di approvazione dei progetti;

sebbene il finanziamento degli interventi di cui in parola sia a valere sulle risorse previste nell'ambito del Contratto di programma stipulato tra RFI e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il comma 6 dell'articolo 1 conferisce al Commissario la possibilità di avvalersi dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa, senza però specificare quale tipo di apporto potrebbe fornire quest'ultima;

il comma 10 dell'articolo 1 delinea, in deroga a quanto stabilito dalla legge n. 238/1993, una nuova procedura di approvazione del Contratto di programma 2012 – 2016 parte investimenti tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti precludendo completamente la possibilità, da parte del CIPE e delle competenti commissioni parlamentari, di esprimere un parere. Suddetta procedura risulterebbe essere dunque fortemente lesiva delle potestà conferite a questi ultimi;

il comma 11 dell'articolo 1 prevede l'approvazione dei contratti di programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale, senza chiarire nel dettaglio quali di questi saranno interessati da tale procedura;

tra gli interventi di cui all'articolo 3, sono presenti esose opere ferroviarie la cui realizzazione non risulta giustificata alla luce delle previsioni di traffico (sia passeggeri che merci) e dell'elevato impatto

ambientale e sociale. Per alcune di queste, quali ad esempio il Terzo valico dei Giovi linea AV/AC Milano-Genova, sarebbe auspicabile procedere ad un annullamento della realizzazione dell'opera, in favore di un ammodernamento e messa in sicurezza delle linee preesistenti;

il comma 1 dell'articolo 6 interviene sull'articolo 33 DL 179/2012 (convertito con modificazioni in L 221/2012) recante « Disposizioni per incentivare la realizzazione di nuove infrastrutture » prevedendo in favore dei fornitori di servizi di comunicazione elettronica la possibilità di avvalersi di crediti di imposta su IRES e IRAP fino a un massimo del 50 per cento dell'investimento effettuato per la realizzazione di reti a banda ultralarga in zone nelle quali non sono previsti specifici piani attuativi, ricorrendo determinate condizioni stabilito nello stesso primo comma;

sebbene l'intervento di per sé non presenta criticità rilevanti. Dubbi permangono, tuttavia, sulla concreta efficacia dello stesso e sull'interesse dei fornitori a effettuare gli investimenti previsti. È un dato di fatto, infatti, come in alcune zone del Paese i bandi previsti per la realizzazione del Piano banda ultralarga siano andati deserti per mancanza di interesse da parte degli operatori pur a fronte del riconoscimento di stanziamenti a fondo perduto. Non si comprende pertanto, cosa conduce a ritenere che il riconoscimento di un credito di imposta nella misura indicata possa avere maggior fortuna;

il secondo comma dell'articolo 6 interviene sull'articolo 6 del DL 145/2013 (convertito con modificazioni con legge 9/2014) c.d. decreto destinazione Italia recante « Misure per favorire la digitalizzazione e la connettività delle piccole e medie imprese, ed in materia di frequenze per il servizio televisivo digitale terrestre, comunicazioni ed agenda digitale » prevedendo interventi di semplificazione anche per la posa di cavi o tubi aerei su infrastrutture esistenti per la realizzazione di reti di banda larga e ultralarga. L'intervento perfeziona il testo del decreto De-

stinazione Italia e non si segnalano criticità particolari. Bisogna tuttavia, rilevare come anche in questo caso gli interventi concreti sono demandati a un decreto del Ministro dello Sviluppo economico, originariamente previsto già dal decreto Destinazione Italia, che al momento (già da tempo scaduti i termini relativi) non risulta essere stato emanato;

i commi 3 e 4 dell'articolo 6 prevedono delle semplificazioni in relazione all'aumento delle dimensioni degli impianti per la telefonia mobile. In mancanza di un'analisi dell'impatto che tali interventi possono avere per il miglioramento della penetrazione della banda ultralarga mobile non si può esprimere un giudizio sul merito del provvedimento che, in ogni caso, avrà un impatto sui cittadini che vivono nelle vicinanze di impianti di telefonia venendo di fatto reso non più necessario il controllo sull'impatto che l'aumento delle dimensioni degli impianti può avere con riferimento all'inquinamento elettromagnetico dagli stessi generato;

l'articolo 29, comma 1, nel prevedere l'adozione di un piano strategico nazionale della portualità e della logistica per tramite di un DPCM esautorata completamente il Parlamento escludendo la possibilità alle competenti commissioni parlamentari di contribuire in questa delicata operazione di riordino e razionalizzazione;

sebbene l'esigenza di procedere ad ulteriori riordini della legge n. 84/1994 sia diffusamente percepita soprattutto dagli operatori marittimi e portuali, dai lavoratori e dalle stesse Autorità Portuali, dettando di fatto l'urgenza di un riassetto in questo ambito, sarebbe auspicabile che il Parlamento non venisse privato delle proprie potestà e venisse, piuttosto, chiamato a contribuire fattivamente nell'approvazione di un piano che risulta essere oltre che tecnico anche politico;

sebbene l'articolo 39, nel modificare alcuni criteri per la fruizione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emis-

sioni complessive, introduce delle migliorie al DL n. 83 del 2012, risulta potenzialmente lesivo del sistema produttivo italiano il riconoscimento dell'agevolazione anche nel caso di sola immatricolazione in Italia del veicolo e non più di acquisto

dello stesso all'interno dei confini nazionali,

esprime

PARERE CONTRARIO.