

tariffe (20 per cento nel 2003 e 20 per cento dal 1° gennaio 2004) a cui seguirà nel 2005 un ulteriore aggravio di circa il 10 per cento;

non sono state realizzate opere di riqualificazione ed ammodernamento tali da determinare un miglioramento della sicurezza stradale e della qualità dei servizi offerti all'utenza, né sono stati avviati i lavori previsti nelle tratte Basciano-Teramo e Lunghezza-periferia di Roma;

i pesantissimi rincari dei pedaggi hanno provocato la preoccupazione del mondo della produzione e del lavoro e delle istituzioni abruzzesi, nonché la protesta spontanea forte e giustificata dei cittadini;

gli aumenti praticati penalizzano l'intera economia abruzzese e colpiscono, soprattutto, le già debolissime zone interne e montane che hanno nelle autostrade A24 e A25 le uniche reali vie di collegamento con il Tirreno e l'Adriatico e con le fondamentali direttrici di traffico Nord-Sud;

il Ministero dell'economia e delle finanze, dal gennaio 2003, applica sulle tariffe autostradali un prelievo di circa il 6 per cento destinato al Fondo centrale di garanzia;

il testo in discussione interviene per prorogare e differire i termini previsti da provvedimenti che disciplinano diverse materie, tra le quali anche le concessioni autostradali e le specifiche determinazioni del CIPE sugli *standard* di qualità e di sicurezza dei servizi autostradali e le conseguenti eventuali modifiche delle convenzioni vigenti,

impegna il Governo

ad adottare specifici ed urgenti provvedimenti per ridurre il peso degli aumenti delle tariffe autostradali nelle tratte A24 ed A25, anche attraverso la non applicazione del prelievo del 6 per cento destinato

al Fondo centrale di garanzia e la distribuzione, in almeno cinque anni, degli incrementi tariffari rideterminati.

9/4653/1. Crisci, Borrelli, Cialente, Lolli, Mariotti.

La Camera,

premesso che:

il decreto legislativo n. 22 del 1997 ha istituito il consorzio per il riciclaggio dei rifiuti di beni in polietilene;

in agricoltura viene utilizzato più del 30 per cento del polietilene immesso al consumo sotto forma di teli per le serre o per la pacciamatura, tubi per l'irrigazione, ecc.;

gli agricoltori pagano al momento dell'acquisto dei prodotti in polietilene un contributo di 0,03 euro al chilo per il riciclaggio della plastica e spendono complessivamente, a tale titolo, ben 35 milioni di euro l'anno;

le imprese agricole sopportano un costo per un servizio che non viene reso, in quanto, alla fine dell'utilizzo delle materie plastiche nelle campagne, nessuno si occupa del ritiro dei rifiuti di tale origine per avviarli al riciclaggio;

le imprese agricole non possono accumulare i materiali perché ciò costituirebbe deposito illegale di rifiuti, né possono bruciarli o soterrarli, perché costituirebbe smaltimento illegale di rifiuti, e dunque coloro che non vogliono violare le leggi sono costretti a sopportare un costo aggiuntivo per consegnare i rifiuti di plastica ad un soggetto autorizzato;

l'attività del consorzio obbligatorio per il riciclaggio dei rifiuti in polietilene risulta essere paralizzata a causa dell'evasione del contributo da parte di taluni produttori di polietilene;

la conversione del decreto-legge in esame, che ha differito i termini previsti dagli articoli 48 e 51 del decreto legislativo n. 22 del 1997, prorogando l'obbligo del

versamento del contributo al consorzio obbligatorio da parte dei produttori di polietilene, agisce come un « condono » nei confronti di chi ha finora derogato all'obbligo di versamento;

il disegno di legge di conversione in esame allontana l'effettiva entrata in attività del consorzio obbligatorio, favorisce poche grandi imprese a danno di migliaia di piccole aziende agricole, causa danni all'ambiente e alle produzioni;

non essendo possibile scaricare sui produttori agricoli due volte il costo per lo smaltimento dei rifiuti di plastica, né consentire che lo smaltimento di tali rifiuti avvenga in maniera illegale con gravi danni per il conseguente inquinamento ambientale e per la qualità delle produzioni agricole,

impegna il Governo:

a mettere in atto provvedimenti straordinari ed immediati per rimuovere i rifiuti agricoli di plastica accumulati nelle campagne senza scaricare ulteriormente i costi sulle aziende agricole;

ad assumere adeguate iniziative per consentire un corretto funzionamento del Consorzio obbligatorio per il riciclaggio dei rifiuti in polietilene.

9/4653/2. Rava, Borrelli, Preda, Franci, Sedioli, Rossiello, Oliverio.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 39, comma 7, del decreto legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2003, n. 326, ha prorogato al 30 aprile 2004 il termine del 1° gennaio 2004 di vigenza del regime transitorio di liceità degli apparecchi e congegni di cui all'articolo 110, comma 7, lettera *b*), del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e successive modificazioni, per i quali entro il 31 dicembre 2003 è stato

rilasciato il nulla osta di cui all'articolo 14-*bis*, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 640;

tale termine mette in crisi molte piccole e medie imprese che gestiscono apparecchi da divertimento ed intrattenimento muniti di regolare nulla osta e per i quali è in corso, entro il 16 marzo 2004, il pagamento delle relative imposte;

in base alla normativa vigente gli operatori del settore saranno costretti, a distanza di un mese e mezzo dal pagamento delle imposte, a rimuovere gli apparecchi senza poter procedere alla sostituzione con i nuovi previsti dalla legge, dal momento che la procedura di immissione sul mercato non è ancora materialmente iniziata;

l'industria italiana non è in grado di sostituire in meno di 60 giorni l'intero parco macchine esistente e conseguentemente le aziende, dovendo rimuovere i propri apparecchi, saranno costrette a ridimensionare la propria attività economica, con gravi riflessi sulle maestranze impegnate,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prorogare il termine per la sostituzione degli apparecchi esistenti, peraltro dotati di regolare nulla osta e quindi leciti, al fine di consentire al settore di procedere con la giusta gradualità e tempistica al rinnovo del parco macchine, evitando il collasso del comparto.

9/4653/3. Maninetti.

La Camera,

in merito alle procedure previste per il bilancio telematico,

impegna il Governo

a valutare l'estensione ai revisori contabili, nonché ad altre categorie professionali,

delle medesime modalità di cui possono avvalersi gli iscritti negli albi professionali dei dottori e ragionieri commercialisti.

9/4653/4. Paroli, Antonio Leone.

La Camera,

premesso che:

la legge n. 289 del 2002, legge finanziaria per il 2003, ha previsto l'estinzione dei debiti iscritti al ruolo tra il 1° gennaio 2001 ed il 30 giugno 2001, mediante il pagamento di una somma pari al 25 per cento dell'importo iscritto a ruolo, nonché delle somme dovute al concessionario a titolo di rimborso spese per le procedure esecutive eventualmente effettuate da quest'ultimo, senza dover corrispondere gli interessi di mora;

il contribuente deve sottoscrivere, entro il 16 marzo 2004, un apposito atto con il quale dichiara di avvalersi della suddetta definizione, versando, entro lo stesso termine, almeno l'80 per cento delle somme dovute;

è opportuno estendere, per un semplice fatto di equità, anche ai carichi di ruolo pregressi le proroghe previste per altre tre fattispecie di condono introdotte con la legge n. 350 del 2003, legge finanziaria per il 2004, come il condono tombale, l'integrativa semplice e il concordato;

l'estensione temporale andrebbe limitata a sei mesi, per non gravare troppo pesantemente sulle casse dello Stato,

impegna il Governo

a valutare la possibilità di prorogare l'agevolazione per l'estinzione dei debiti iscritti a ruolo dal 30 giugno 2001 al 31 gennaio 2002, permettendo quindi il pagamento in misura agevolata a quanti hanno ricevuto le cartelle esattoriali entro tale ultima data.

9/4653/5. Scaltritti.

La Camera,

ritenuta opportuna la proroga dell'entrata in vigore del decreto legislativo 5 aprile 2002, n. 77, recante disciplina del servizio civile nazionale, al fine di assicurare il più ampio coinvolgimento dei giovani nei progetti di servizio civile volontario in tutto il territorio nazionale,

impegna il Governo

ad emanare dei provvedimenti volti al riconoscimento, a coloro che hanno prestato servizio civile per l'intero anno, di crediti formativi; prevedere riserve di posto in tutti i concorsi pubblici ed eliminare l'incompatibilità con qualsiasi attività di lavoro; facilitare l'iter di approvazione dei progetti e nel contempo prevedere più risorse a favore di questo importante istituto.

9/4653/6. Giacco, Sciacca, Battaglia, Duca.

La Camera,

premesso che:

con il comma 54 dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, la competenza in materia di trasmissione telematica ed apposizione di firma digitale sui bilanci societari e sugli altri documenti contabili contemplati dall'articolo 2435 del codice civile, ai sensi dell'articolo 31 della legge 24 novembre 2000, n. 340, è stata affidata agli iscritti negli albi dei dottori commercialisti, dei ragionieri e dei periti commerciali;

la norma in oggetto parrebbe impedire analoghe attività sia alle imprese che esercitano l'attività di trasmissione telematica di documenti contabili, senza firma digitale, sia ai professionisti diversi da commercialisti, ragionieri e periti commerciali, professionisti peraltro già abilitati all'uso della firma digitale ed i cui ordinamenti prevedono, per legge, la possibilità di presentare documenti societari contabili,

impegna il Governo

ad adottare disposizioni che prevedano il mantenimento della possibilità di trasmissione telematica dei documenti da parte dei soggetti già autorizzati o che dispongano di tale facoltà, nonché la possibilità di utilizzo della firma digitale, per i fini indicati dai commi 2-*quater* e 2-*quinqüies* dell'articolo 31 della legge n. 340 del 2000, da parte dei professionisti che ne siano in possesso in base alle rispettive competenze professionali.

9/4653/7. Marras.

La Camera,

premessi che:

la società concessionaria ha applicato un aumento dei pedaggi pari al 40 per cento delle precedenti tariffe (20 per cento nel 2003 e 20 per cento dal 1° gennaio 2004) sulle autostrade A24 e A25;

tale rincaro ha suscitato forte preoccupazione da parte delle istituzioni abruzzesi e giustificate proteste da parte degli automobilisti che percorrono tali tratte;

gli aumenti danneggiano l'intera economia abruzzese e colpiscono soprattutto le zone interne e montane che hanno nelle autostrade A24 e A25 le uniche vie di collegamento con il resto della penisola;

questa situazione va altresì a penalizzare molti pendolari e in generale le fasce più deboli che, data la carenze di infrastrutture nella regione Abruzzo, sono costretti ad utilizzare il proprio veicolo come mezzo di trasporto,

impegna il Governo

a valutare la necessità di adottare gli opportuni provvedimenti per ridurre il peso degli aumenti delle tariffe autostradali nelle tratte A24 e A25.

9/4653/8. De Laurentiis.

La Camera,

premessi che:

in riferimento all'articolo 7 del presente disegno di legge vengono previsti interventi per incrementare il trasporto di merci per ferrovia;

si tratta di una misura oggettivamente condivisibile e condivisa;

L'Italia fa registrare un pesante gap rispetto agli altri paesi dell'Unione per quanto riguarda l'incidenza del trasporto merci su rete ferroviaria aggravando il congestionamento della rete autostradale a causa della veicolazione delle merci su gomma;

a queste oltre a ragioni storiche si aggiungono scelte strategiche sbagliate anche da parte di Trenitalia che non favoriscono lo spostamento su rotaia dei trasporti merci;

questa condizione penalizza ulteriormente il mezzogiorno con un aggravio dei costi a carico del mondo produttivo e una conseguente diminuzione della competitività del nostro sistema industriale;

con l'inizio dell'anno solare 2004 la divisione Cargo di Trenitalia, ha comunicato ai clienti della Direzione Business Convenzionale che tutti i trasporti a carro che, secondo Trenitalia, hanno ridotti volumi e alti costi operativi che non consentono il raggiungimento di adeguate economie di scala verranno effettuati alle tariffe vigenti in Contratto generale di vendita e quindi senza l'applicazione delle agevolazioni in vigore fino allo scorso anno;

le tariffe agevolate erano state indicate dall'attuale governo come priorità irrinunciabile in una ottica di incentivazione del trasporto di merci su ferrovia per i lunghi percorsi proprio quelli che pongono in collegamento la Basilicata con l'estero;

il costo dei trasporti ferroviari delle materie prime che già incide per il 30 per

cento sul prezzo delle stesse materie prime andrebbe ad incrementarsi di un ulteriore 50 per cento;

tale decisione avrà l'immediato abbandono del trasporto merci su rotaia da parte del comparto economico e produttivo lucano che sarebbero costrette a riversarsi su gomma nonostante anche in questo settore i costi siano elevati;

la conseguenza di questo potrebbe essere la giustificazione o meglio l'alibi per la richiesta di soppressione da parte di Trenitalia dello scalo commerciale di Potenza;

in Basilicata anche gli scali ferroviari di Pisticci e Melfi si troverebbero ad essere penalizzati in egual maniera;

queste scelte aziendali da parte di Trenitalia contraddicono la volontà del legislatore di rafforzare le misure per incrementare il trasporto merci per ferrovia come previsto nel presente disegno di legge;

impegna il Governo

ad intervenire con la massima urgenza, in coerenza con le previsioni legislative contenute nel disegno di legge, assicurando l'applicazione delle agevolazioni previste fino al 31 dicembre 2003 evitando l'incremento delle tariffe per il trasporto merci da parte di Trenitalia che penalizzerebbero lo scalo merci di Potenza e della intera Basilicata i cui costi si ripercuoterebbero in maniera pesantissima sul sistema industriale lucano.

9/4653/9. Molinari.

La Camera,

nell'ambito dell'esame del disegno di legge di conversione n. 4653;

valutata l'esigenza di contenere il ricorso alla decretazione d'urgenza ai casi strettamente indispensabili e rigorosamente attinenti ad evenienze non prima prevedibili;

considerato in particolare l'alto numero di proroghe di termini normativi cui il Governo appare costretto a fare ricorso, come testimoniato anche dall'iter del disegno di legge attualmente all'esame;

impegna il Governo

a) a limitare il ricorso alla decretazione d'urgenza secondo le esigenze sopra richiamate;

b) a determinare, con atto interno di regolamentazione amministrativa, procedure volte a contenere, riducendole al minimo indispensabile ed a casi del tutto imprevedibili e di forza maggiore, il ricorso alla proroga di termini stabiliti, in particolare, da precisi testi di legge approvati dal Parlamento.

9/4653/10 Banti.

La Camera,

premesso che:

il Presidente del Consiglio dei ministri, in data 27 dicembre 2002, nel corso della sua visita a Catania e nel comprensorio etneo colpito dal sisma dell'ottobre 2002, parlò di tempi rapidi e di celerità degli interventi finalizzati alla ricostruzione;

il Presidente del Consiglio fece riferimento esplicito alla copertura finanziaria da rinvenirsi tramite la legge sulle grandi opere;

la realizzazione degli interventi di ricostruzione *post* sisma necessita di procedure diverse rispetto a quelle previste per l'impiego dei fondi per la costruzione di infrastrutture prioritarie;

gli enti locali sono in forte difficoltà nell'azione di ricostruzione;

nella legge finanziaria non sono state previste adeguate risorse per la ricostruzione *post* sisma e le attese delle popolazioni continuano a restare inevase;

all'articolo 20 del presente disegno di legge è prevista la proroga e completamento per la ricostruzione nei comuni colpiti da eventi sismici e da altre calamità,

impegna il Governo

a stanziare adeguate risorse finanziarie da reperire con certezza dei fondi e a snellire le procedure per l'azione di ricostruzione con apposito provvedimento legislativo.

9/4653/**11**. Burtone.

La Camera,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di modificare la normativa relativa alla firma digitale nel senso di consentirne l'utilizzo ai fini indicati dai commi 2-*quater* e 2-*quinqes* di cui all'articolo 31 della legge n. 340 del 2000, come modificato dall'articolo 2, comma 54, della legge 24 dicembre 2003 n. 350, anche ai consulenti tributari, revisori contabili, ed altri soggetti già operanti nel settore.

9/4653/**12**. Ranieli.

La Camera,

premesso che il presente provvedimento prevede, per effetto di un emendamento governativo, che le maggiori entrate rivenienti dall'incremento dell'aliquota di accisa sulle benzine vengono tutte riservate allo Stato, anche quelle riscosse nei territori delle province autonome di Trento e di Bolzano e delle regioni a statuto speciale;

che le entrate sono finalizzate ad assicurare il rinnovo del contratto collettivo relativo al settore del trasporto pubblico locale;

impegna il Governo

a ripartire le risorse per il rinnovo contrattuale tra tutte le regioni, comprese le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e Bolzano, a prescindere dalla loro presenza nel Fondo nazionale trasporti.

9/4653/**13**. Rosato, Maran, Soro, Mastella, Burtone, Olivieri, Boato, Collè, Zeller, Widmann, Detomas, Damiani, Giacomo Ventura, Romoli, Saro.

La Camera,

premesso che:

la società « Strada dei Parchi spa » a seguito di gara bandita ed espletata dall'ANAS, è subentrata dal 1° gennaio 2003 alla « SARA », nella gestione delle autostrade A24 e A25;

la società concessionaria ha applicato un aumento dei pedaggi pari al 40 per cento delle precedenti tariffe (20 per cento nel 2003 e 20 per cento dal 1° gennaio 2004);

non sono state realizzate opere di riqualificazione ed ammodernamento tali da determinare un miglioramento della sicurezza stradale, né tanto meno sono stati avviati i lavori di completamento della tratta autostradale Basciano-Teramo, già previsti nella stipula della concessione;

tale rincaro ha suscitato forte preoccupazione da parte delle istituzioni abruzzesi e forti e giustificate proteste degli stessi cittadini abruzzesi;

gli aumenti danneggiano l'intera economia abruzzese e penalizzano soprattutto le già debolissime zone interne e montane che hanno nelle autostrade A24 e A25 le uniche vie di collegamento veloce tra il Tirreno e l'Adriatico e con le direttrici viarie principali Nord-Sud;

questi rincari vanno altresì a penalizzare molti pendolari (lavoratori e studenti) ed in genere le fasce più deboli che, data la carenza in Abruzzo di infrastrut-

ture di trasporto alternativo sono costretti ad utilizzare il proprio veicolo come mezzo di trasporto;

impegna il Governo

a valutare la necessità di adottare gli opportuni provvedimenti per ridurre il peso degli aumenti delle tariffe autostradali nelle tratte autostradali A24 ed A25;

a valutare la necessità di sollecitare la società che gestisce le autostrade A24 e A25 a realizzare in tempi rapidi il completamento del tratto autostradale Basciano-Teramo dell'A24 per garantire e tutelare concretamente la sicurezza di tutti coloro che percorrono quel tratto di autostrada che tanti incidenti e decessi sino ad oggi ha determinato a causa della sua pericolosità per il mancato completamento.

9/4653/14. Castellani.

La Camera,

premesso che:

il comma 54 dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, legge finanziaria 2004, modifica l'articolo 31 della legge 24 novembre 2000, n. 340, la quale prevedeva che « le domande, le denunce e gli atti che le accompagnano presentate all'ufficio del registro delle imprese, ad esclusione di quelle presentate dagli imprenditori individuali e dai soggetti iscritti al repertorio delle notizie economiche e amministrative siano inviate per via telematica ovvero presentate su supporto informatico ai sensi dell'articolo 15, in sede di legge finanziaria al testo dell'articolo 31 sembra intesa a limitare ai soli iscritti negli albi dei dottori commercialisti, dei ragionieri e dei periti commerciali muniti della firma digitale, la possibilità di depositare i bilanci e gli altri documenti di cui all'articolo 2435 del codice civile mediante trasmissione telematica o su supporto informatico;

le predette norme prevedono altresì che i dottori commercialisti, i ragionieri ed i periti commerciali, possano attestare che i documenti trasmessi siano conformi agli originali depositati presso la società ed obbligano la medesima al deposito degli originali presso il registro delle imprese su richiesta dei succitati professionisti, configurando in tal modo l'impossibilità dell'imprenditore di effettuare autonomamente il deposito dei predetti atti per via telematica presso le camere di commercio;

in applicazione dell'articolo 31 della legge 340 del 2000 come modificato dall'articolo 3, comma 13, della legge 28 dicembre 2001, n. 448 sono stati adottati vari decreti ministeriali tra i quali il decreto ministeriale 21 marzo 2001 e il decreto ministeriale 19 marzo 2002 per la sperimentazione del deposito per via telematica del bilancio ed è stata emanata dal Ministero delle attività produttive direzione generale per il commercio, le assicurazioni ed i servizi, servizio centrale camere di commercio una circolare sul medesimo argomento;

nel periodo intercorso tra l'introduzione della normativa recata dalla legge n. 340 del 2000 ed oggi il Ministero delle attività produttive ha incoraggiato il sistema camerale a realizzare varie iniziative per verificare l'operatività delle procedure informatiche e l'organizzazione degli uffici;

il sistema camerale si è mosso anche attraverso convenzioni con associazioni di categoria rappresentative di imprese e professioni che hanno operato in quanto attività riconosciute da specifiche norme di legge per il deposito dei bilanci ed in generale per il disbrigo delle pratiche amministrative, quali le agenzie di pratiche amministrative autorizzate ai sensi dell'articolo 115 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza di cui al Regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, ed altre analoghe categorie;

tali iniziative hanno favorito il diffondersi dell'uso della firma digitale tra gli

utenti del registro delle imprese ed il numero di dispositivi di firma rilasciati è in continua crescita grazie proprio al ruolo di sportello diffuso che le agenzie di pratiche amministrative ed altri soggetti, insieme ai dottori commercialisti, ai ragionieri e ai periti commerciali, hanno svolto fino ad oggi con spirito di collaborazione;

in forza delle modifiche apportate all'articolo 31 della legge 340 del 2000 in sede di legge finanziaria e nel corso della discussione sul presente disegno di legge le agenzie di pratiche amministrative sarebbero destinate a chiudere le proprie attività che si sono orientate negli ultimi anni, grazie ad un grande sforzo di innovazione tecnologica, al deposito degli atti per via telematica;

dette modifiche non possono che essere valutate come un ritorno a pretese di stampo corporativo che tendono ad introdurre «riserve» a favore di alcune categorie che allontanano il paese dall'Europa, negando il valore del lavoro fin qui svolto dal sistema camerale nel coinvolgere i soggetti abilitati, tramite le rappresentanze di categoria, nella diffusione della firma digitale e nella consulenza tecnica agli imprenditori sul territorio;

impegna il Governo

ad adottare iniziative normative, anche in sede di emanazione di una circolare esplicativa, volte ad estendere il novero dei soggetti abilitati al deposito dei bilanci e degli atti per via telematica nel senso indicato in premessa.

9/4653/**15**. Ruggia, Leoni.

La Camera,

premesso che:

il settore dei servizi pubblici locali è stato nell'ultima sessione di bilancio oggetto di numerosi interventi normativi che, tra le altre cose, hanno modificato le modalità di affidamento dei servizi nonché

portato in capo allo Stato competenze che si pensava potessero appartenere agli enti locali;

considerato che:

l'iter parlamentare delle modifiche è stato particolarmente complesso e connotato da continue variazioni dei termini e delle disposizioni legislative contenute;

nel caso del trasporto pubblico locale le nuove disposizioni, poiché «inderogabili e integrative delle discipline di settore», hanno modificato sensibilmente lo scenario previsto dalla legge di settore (D.lgs 422/97);

l'articolo 23 del provvedimento in oggetto, prorogando al 31 dicembre 2005 il termine della fine del periodo transitorio previsto dall'articolo 18, comma 3-bis, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, interviene nuovamente sulla disciplina di settore alimentando incertezze e confusioni;

in Commissione trasporti della Camera è in discussione un progetto di legge (AC 4358) che interviene ulteriormente sul settore del trasporto pubblico prorogando al 31 dicembre 2006 la data della fine del periodo transitorio contenuta nell'articolo 18, comma 3-bis, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422;

l'elevata incertezza normativa che si è determinata, oltre che rallentare, se non arenare il processo di liberalizzazione avviato nel settore del trasporto pubblico sta determinando una flessione degli investimenti destinati al settore nonché creato molta incertezza tra gli operatori e gli amministratori locali;

impegna il Governo

affinché venga rapidamente definito un quadro normativo certo per il trasporto pubblico e venga dato pienamente seguito ai contenuti del Documento di programmazione economica che prevedevano consistenti iniziative di carattere finanziario.

9/4653/**16**. Pasetto, Carbonella, Rosato.

La Camera,

impegna il Governo

a modificare l'espressione « entro tre anni dalla pubblicazione del decreto del presidente del Consiglio dei ministri sulla Gazzetta Ufficiale », contenuta nell'articolo 6 del decreto ministeriale 19 dicembre 2000, con la seguente: « entro quattro anni dalla pubblicazione decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sulla Gazzetta Ufficiale ».

9/4653/17. Foti, Migliori.

La Camera,

considerato che:

il trasporto pubblico locale italiano, nonostante la legge di riforma sia stata approvata con il decreto legislativo 422/97, non ha ancora raggiunto gli obiettivi che la legge aveva individuato, restano infatti insoluti problemi di natura strutturale, organizzativa e finanziaria;

sebbene le tante modifiche l'obiettivo di fondo della legge di riforma del settore rimane quello di migliorare profondamente il sistema, avvicinandolo agli standards europei, e spostare una parte rilevante della mobilità, nelle aree urbane e metropolitane, dall'uso individuale di auto e di veicoli a due ruote altamente inquinanti, all'uso di servizi di trasporto collettivi e puliti, contribuendo pertanto alla riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, alla riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di gas climalteranti e al contenimento dell'incidentalità;

da anni in tutte le città italiane sono sistematicamente superati i valori limite stabiliti dalla normativa comunitaria di riferimento e, nello stesso tempo, la situazione di congestione permanente della viabilità di accesso e di quella interna alle aree urbane e metropolitane (dove vive e lavora circa l'80 per cento della popolazione e dove viene prodotto

oltre il 70 per cento del PIL), penalizza e rende meno efficiente il sistema produttivo e peggiora le condizioni di salute dei cittadini, con un ulteriore aumento della spesa sanitaria.

Per incentivare l'uso dei servizi di trasporto collettivo risulta quindi prioritario mettere a disposizione del settore del trasporto pubblico locale finanziamenti destinati agli investimenti per aumentare quantità e qualità dei servizi stessi e procedere al risanamento, finanziario e industriale, delle gestioni aziendali;

sebbene con il Decreto del Ministero dell'Ambiente 60/02 l'Italia ha recepito i limiti delle sostanze inquinanti indicati nelle direttive europee 1999/30/CE, 200/69/CE non sono ancora state previste le opportune sanzioni per gli amministratori locali che invece sono esplicitamente richieste dalle direttive comunitarie;

impegna il Governo

a perseguire, quale obiettivo primario della propria politica dei trasporti, la garanzia del diritto, costituzionalmente garantito, dei cittadini ad una mobilità accessibile finanziariamente e sostenibile sul piano ambientale;

a dare seguito alle disposizioni contenute nei Documenti di programmazione economica e finanziaria che prevedevano iniziative volte a contribuire in modo strutturale alla carenza di risorse del settore del trasporto pubblico. A tal fine appare opportuno precisare espressamente la specifica destinazione delle risorse, sia al fine del potenziamento e miglioramento qualitativo dei servizi di trasporto locale che a quello della indifferibile ripresa degli investimenti e dell'introduzione delle nuove tecnologie disponibili nel settore;

a prevedere forme di finanziamento mirate ad incentivare il trasporto pubblico e disincentivare quello privato attuando contemporaneamente una corretta pianificazione territoriale con l'obiettivo di realizzare un'armonica e funzionale integrazione tra tutte le modalità di trasporto;

a recepire le sanzioni per gli amministratori locali previste dalle direttive comunitarie 1999/30/CE, 200/69/CE.

9/4653/**18**. Realacci, Pasetto, Ruzzante, Lusetti.

La Camera,

premesso che:

il decrescere in termini reali, a partire dal 1996, delle risorse destinate al trasporto pubblico locale da parte dello stato e di molte regioni, ha condotto le imprese del settore in una situazione di sofferenza sul piano economico;

considerato che:

il settore del trasporto è attualmente caratterizzato da una elevata incertezza della situazione normativa collegata, non solo al fatto che alcune regioni hanno già adottato leggi che prevedono il rinvio del termine per l'espletamento delle gare previste dal decreto legislativo n. 422/97 (31 dicembre 2003), ma altresì ai numerosi interventi del legislatore, contenuti nell'articolo 14 del decreto legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2003, n. 326, nel comma 236 dell'emendamento 27.100 alla legge finanziaria per il 2004, nella delega ambientate attualmente in discussione al Senato, nell'articolo 23 del provvedimento in discussione nonché in numerose proposte di legge in discussione nelle commissioni di merito;

tale situazione di continua variabilità del quadro normativo sta determinando forte incertezza tra gli operatori economici del settore nonché tra gli amministratori degli enti locali;

impegna il Governo:

a prevedere la certezza del quadro legislativo nonché adeguate forme di finanziamento per il settore prevedendo adeguate azioni di promozione, anche nell'ambito delle politiche di sostegno alle famiglie, dell'uso del trasporto pubblico, di

cui deve essere ribadita la valenza sul piano sociale ed ai fini della crescita civile del paese.

9/4653/**19**. Lusetti, Pasetto.

La Camera,

premesso che:

le agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie hanno assicurato una esperienza straordinariamente positiva dal 1998 ad oggi;

è positiva la prosecuzione di queste agevolazioni per gli anni 2004 e 2005, con la riduzione dell'IVA dal 20 per cento al 10 per cento;

tuttavia è necessario, al fine di consentire a questo importante istituto la massima espansione possibile, renderle stabili e definitive anche per consentire una politica generale diretta al recupero dell'edificato esistente;

impegna il Governo

ad assumere iniziative per rendere strutturali e permanenti e per stabilizzare nella nostra legislazione le agevolazioni fiscali per gli interventi di ristrutturazione del patrimonio edilizio, anche ripristinando per il futuro le detrazioni IRPEF al 41 per cento per i lavori eseguiti su singole unità immobiliari.

9/4653/**20**. Iannuzzi.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 21 sancisce una nuova e controversa disciplina in materia di concessioni autostradali e al riguardo il comma 4 prevede l'adozione, da parte CIPE, di nuovi standard qualitativi al fine di migliorare qualità e sicurezza del servizio, fluidità in itinere e qualità ambientale;

impegna il Governo

a procedere alla formulazione integrativa di cui in premessa, d'intesa con le regioni e gli enti locali in sede di Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

9/4653/**21**. Adduce.

La Camera,

premessi che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 21 sancisce una nuova e controversa disciplina in materia di concessioni autostradali e al riguardo il comma 4 prevede l'adozione, da parte CIPE, di nuovi standard qualitativi al fine di migliorare qualità e sicurezza del servizio, fluidità in itinere e qualità ambientale;

impegna il Governo

a presentare al Parlamento una relazione annuale sul grado di adeguamento delle rete autostradale del nostro paese ai nuovi standard di qualità e sicurezza elaborati ai sensi del comma 4 dell'articolo 21.

9/4653/**22**. Abbondanzieri.

La Camera,

premessi che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 21 sancisce una nuova e controversa disciplina in materia di concessioni autostradali e al riguardo il comma 4 prevede l'adozione, da parte CIPE, di nuovi standard qualitativi al fine di migliorare qualità e sicurezza del servizio, fluidità in itinere e qualità ambientale;

impegna il Governo

a costituire una struttura di monitoraggio dell'andamento dei lavori di adeguamento dell'infrastruttura autostradale ai nuovi standard di qualità e sicurezza elaborati ai sensi del comma 4, dell'articolo 21.

9/4653/**23**. Chianale.

La Camera,

premessi che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 21 sancisce una nuova e controversa disciplina in materia di concessioni autostradali e al riguardo il comma 4 prevede l'adozione, da parte CIPE, di nuovi standard qualitativi

tivi al fine di migliorare qualità e sicurezza del servizio, fluidità in itinere e qualità ambientale;

impegna il Governo

a costituire una struttura di monitoraggio dell'andamento dei lavori di adeguamento dell'infrastruttura autostradale ai nuovi standard di qualità e sicurezza elaborati ai sensi del comma 4, dell'articolo 21, con particolare riguardo alle tratte autostradali presenti nelle regioni del mezzogiorno.

9/4653/**24**. Piglionica.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 21 sancisce una nuova e controversa disciplina in materia di concessioni autostradali e al riguardo il comma 4 prevede l'adozione, da parte CIPE, di nuovi standard qualitativi al fine di migliorare qualità e sicurezza del servizio, fluidità in itinere e qualità ambientale;

impegna il Governo

a costituire una struttura di monitoraggio dell'andamento dei lavori di adeguamento dell'infrastruttura autostradale ai nuovi standard di qualità e sicurezza elaborati ai sensi del comma 4, dell'articolo 21, con particolare riguardo alle tratte autostradali presenti nelle aree ad alta intensità abitativa.

9/4653/**25**. Quartiani.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 21 sancisce una nuova e controversa disciplina in materia di concessioni autostradali e al riguardo il comma 4 prevede l'adozione, da parte CIPE, di nuovi standard qualitativi al fine di migliorare qualità e sicurezza del servizio, fluidità in itinere e qualità ambientale;

impegna il Governo

a costituire una struttura di monitoraggio dell'andamento dei lavori di adeguamento dell'infrastruttura autostradale ai nuovi standard di qualità e sicurezza elaborati ai sensi del comma 4, dell'articolo 21, con particolare riguardo alle tratte autostradali presenti nelle aree montane.

9/4653/**26**. Olivieri.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 21 sancisce una nuova e controversa disciplina in materia di concessioni autostradali e al riguardo il comma 4 prevede l'adozione, da parte CIPE, di nuovi standard qualitativi

tivi al fine di migliorare qualità e sicurezza del servizio, fluidità in itinere e qualità ambientale;

impegna il Governo

a costituire una struttura di monitoraggio dell'andamento dei lavori di adeguamento dell'infrastruttura autostradale ai nuovi standard di qualità e sicurezza elaborati ai sensi del comma 4, dell'articolo 21, con particolare riguardo alle tratte autostradali presenti nelle regioni del nord-est.

9/4653/**27**. Vianello.

La Camera,

premessi che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 21 sancisce una nuova e controversa disciplina in materia di concessioni autostradali e al riguardo il comma 4 prevede l'adozione, da parte CIPE, di nuovi standard qualitativi al fine di migliorare qualità e sicurezza del servizio, fluidità in itinere e qualità ambientale;

impegna il Governo

a costituire una struttura di monitoraggio dell'andamento dei lavori di adeguamento dell'infrastruttura autostradale ai nuovi standard di qualità e sicurezza elaborati ai sensi del comma 4, dell'articolo 21, con particolare riguardo alle tratte autostradali presenti nelle regioni del nord-ovest.

9/4653/**28**. Dameri.

La Camera,

premessi che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 21 sancisce una nuova e controversa disciplina in materia di concessioni autostradali e al riguardo il comma 4 prevede l'adozione, da parte CIPE, di nuovi standard qualitativi al fine di migliorare qualità e sicurezza del servizio, fluidità in itinere e qualità ambientale;

impegna il Governo

nell'elaborazione dei suddetti livelli qualitativi e di sicurezza a prevedere l'adozione di specifiche misure volte ad assicurare l'utilizzo di sistemi informativi all'utenza in grado di comunicare in maniera tempestiva e dettagliata le condizioni di viabilità autostradale.

9/4653/**29**. Innocenti.

La Camera,

premessi che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 21 sancisce una nuova e controversa disciplina in materia di concessioni autostradali e al riguardo il comma 4 prevede l'adozione, da parte CIPE, di nuovi standard qualitativi

tivi al fine di migliorare qualità e sicurezza del servizio, fluidità in itinere e qualità ambientale;

impegna il Governo

nell'elaborazione dei suddetti livelli qualitativi e di sicurezza a prevedere l'adozione di specifiche misure volte ad assicurare l'utilizzo di sistemi di illuminazione della rete e di segnalazione della presenza della nebbia, prioritariamente nelle tratte che nel corso dell'anno sono statisticamente maggiormente interessate da tale fenomeno atmosferico.

9/4653/**30**. Ruzzante.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 21 sancisce una nuova e controversa disciplina in materia di concessioni autostradali e al riguardo il comma 4 prevede l'adozione, da parte CIPE, di nuovi standard qualitativi al fine di migliorare qualità e sicurezza del servizio, fluidità in itinere e qualità ambientale;

impegna il Governo

nell'elaborazione dei suddetti livelli qualitativi e di sicurezza a prevedere l'adozione di specifiche misure volte ad assicurare l'utilizzo di sistemi di pavimentazione della rete autostradale in grado di limitare gli effetti della pioggia, prioritariamente nelle tratte che nel corso dell'anno sono statisticamente maggiormente interessate da tale fenomeno atmosferico.

9/4653/**31**. Magnolfi.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 21 sancisce una nuova e controversa disciplina in materia di concessioni autostradali e al riguardo il comma 4 prevede l'adozione, da parte CIPE, di nuovi standard qualitativi al fine di migliorare qualità e sicurezza del servizio, fluidità in itinere e qualità ambientale;

impegna il Governo

nell'elaborazione dei suddetti livelli qualitativi e di sicurezza a parametrarsi in termini di omogeneità agli standard più elevati adottati dai paesi dell'Unione europea.

9/4653/**32**. Vigni.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare l'articolo 10-*bis* concerne la proroga dell'applicazione della specifica normativa adottata con decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, in attuazione della direttiva 2000/59/CE, in materia di rifiuti prodotti delle navi e residui del carico;

che tale decreto legislativo prevede all'articolo 14 l'obbligo di informare la Commissione europea sullo stato di applicazione di tale disciplina;

impegna il Governo

ad informare, attraverso una relazione annuale, altresì il Parlamento sugli esiti dell'attuazione del provvedimento in questione.

9/4653/**33**. Raffaella Mariani.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 22 prevede la proroga delle attuali gestioni dei servizi di trasporto ferroviario, servizi che versano in situazione di grave sofferenza anche in conseguenza della mancanza di una specifica strategia politica di sostegno del trasporto pubblico locale, nonostante il costante riproporsi di situazioni di grave congestionamento della rete stradale da traffico privato e di conseguente progressivo e preoccupante innalzamento dei livelli di inquinamento dei grandi e medi centri urbani;

impegna il Governo

ad adottare al più presto uno specifico programma di rilancio del trasporto pubblico locale, approntando le relative risorse finanziarie volte ad assicurare il miglioramento delle condizioni di salubrità dei centri urbani.

9/4653/**34**. Duca.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003,

n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 22 prevede la proroga delle attuali gestioni dei servizi di trasporto ferroviario, servizi che versano in situazione di grave sofferenza anche in conseguenza della mancanza di una specifica strategia politica di sostegno del trasporto pubblico locale, nonostante il costante riproporsi di situazioni di grave congestionamento della rete stradale da traffico privato e di conseguente progressivo e preoccupante innalzamento dei livelli di inquinamento dei grandi e medi centri urbani;

impegna il Governo

ad adottare al più presto uno specifico programma di rilancio del trasporto pubblico locale, approntando le relative risorse finanziarie volte ad assicurare il decongestionamento della rete stradale e autostradale.

9/4653/**35**. Raffaldini.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 22 prevede la proroga delle attuali gestioni dei servizi di trasporto ferroviario, servizi che ver-

sano in situazione di grave sofferenza anche in conseguenza della mancanza di una specifica strategia politica di sostegno del trasporto pubblico locale, nonostante il costante riproporsi di situazioni di grave congestionamento della rete stradale da traffico privato e di conseguente progressivo e preoccupante innalzamento dei livelli di inquinamento dei grandi e medi centri urbani;

impegna il Governo

ad adottare al più presto uno specifico programma di rilancio del trasporto pubblico locale, approntando le relative risorse finanziarie volte ad assicurare un miglioramento della qualità ambientale del nostro paese, con particolare riguardo alle aree e alle città con spiccata vocazione turistica.

9/4653/**36**. Panattoni.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 22 prevede la proroga delle attuali gestioni dei servizi di trasporto ferroviario, servizi che versano in situazione di grave sofferenza anche in conseguenza della mancanza di una specifica strategia politica di sostegno del trasporto pubblico locale, nonostante il costante riproporsi di situazioni di grave congestionamento della rete stradale da traffico privato e di conseguente progressivo e preoccupante innalzamento dei livelli di inquinamento dei grandi e medi centri urbani;

impegna il Governo

ad adottare al più presto uno specifico programma di rilancio del trasporto pubblico locale, approntando le relative risorse finanziarie volte ad assicurare un miglioramento della qualità ambientale del nostro paese, con particolare riguardo alle aree e alle città ad alta intensità abitativa.

9/4653/**37**. Mazzarello.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, ricomprende sotto la generica voce « differimento termini » norme profondamente eterogenee, tanto da richiedere il coinvolgimento di ben otto Commissioni parlamentari per l'espressione dei relativi pareri oltre a quella di merito, individuata nella I;

in particolare, l'articolo 22 prevede la proroga delle attuali gestioni dei servizi di trasporto ferroviario, servizi che versano in situazione di grave sofferenza anche in conseguenza della mancanza di una specifica strategia politica di sostegno del trasporto pubblico locale, nonostante il costante riproporsi di situazioni di grave congestionamento della rete stradale da traffico privato e di conseguente progressivo e preoccupante innalzamento dei livelli di inquinamento dei grandi e medi centri urbani;

impegna il Governo

ad adottare al più presto uno specifico programma di rilancio del trasporto pubblico locale, approntando le relative risorse finanziarie volte ad assicurare un miglioramento della qualità ambientale del nostro paese, con particolare riguardo alle aree e alle città delle regioni insulari.

9/4653/**38**. Maurandi.