

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 91/2014: Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea. C. 2568 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni VIII e X) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole con condizione e osservazioni</i>)	30
ALLEGATO (Parere approvato)	37

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 30 luglio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.

DL 91/2014: Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea.

C. 2568 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alle Commissioni VIII e X).

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

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.

Mario TULLO (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare in sede consultiva il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 91 del 2014, già approvato dal Senato. Osserva che il provvedimento, significativamente ampliato nei suoi contenuti nel corso dell'esame al Senato, contiene numerose misure che interessano diversi settori. Un primo gruppo di disposizioni interviene nel settore agroalimentare, con misure di semplificazione e di sostegno al settore (articoli da 1 a 8). Sono previsti anche interventi urgenti per la riqualificazione energetica degli edifici scolastici (articolo 9), misure di carattere ambientale e in materia di gestione dei rifiuti, con una specifica attenzione alla situazione della regione Campania (articoli 10-17) e disposizioni di semplificazione per le imprese (articoli da 20 a 22) e di riduzione della bolletta energetica, con interventi anche in materia di riduzione degli incentivi per gli impianti fotovoltaici di potenza superiore a 200 kw e di semplificazione delle autorizzazioni per l'installazione degli impianti energetici (articoli da 24 a 30-sexies).

Per quanto concerne i profili di interesse della IX Commissione, segnala in

primo luogo i commi 4-*bis* e 4-*ter* dell'articolo 1, che prevedono, al comma 4-*bis*, che il Comando generale della Capitanerie di porto predisponga un programma triennale ed un piano annuale di coordinamento per la vigilanza sulle attività della pesca e dispongono che gli armatori delle navi possano avere informazioni sul traffico marittimo in possesso del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto. Con riferimento a questo secondo aspetto, sottolinea che si tratta in particolare delle informazioni sul traffico marittimo relative al sistema di identificazione e tracciamento a grande distanza delle navi e al sistema di identificazione delle navi rispondente alle norme di funzionamento definite dall'Organizzazione internazionale marittima). La possibilità di richiedere tali informazioni viene ammessa limitatamente alle navi iscritte nelle matricole e nei registri (articolo 146 del codice della navigazione), ovvero nel Registro internazionale (articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457), per gli armatori che ne assumano l'esercizio. A tal fine, l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 2, comma 99, della legge finanziaria 2008 (legge n. 244 del 2007, relativa allo sviluppo e all'ammodernamento della componente aeronavale e del sistema di comunicazione delle capitanerie di porto), è incrementata per l'importo di 8 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020. Il comma 4-*ter* provvede alla relativa copertura finanziaria.

Segnala poi i commi 17 e 21 dell'articolo 1-*bis*, che intervengono in materia di disciplina delle macchine agricole. Il comma 17 riconosce la possibilità alle organizzazioni professionali agricole ed agromeccaniche maggiormente rappresentative a livello nazionale – nell'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione delle macchine agricole – di attivare le procedure di collegamento al sistema operativo di prenotazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dell'immatricolazione e della gestione delle situazioni giuridiche inerenti la proprietà delle macchine agricole. Il successivo comma 21 elimina la necessità dell'appro-

sita abilitazione, richiesta agli operatori per l'utilizzo di macchine agricole, per i soggetti titolari da almeno due anni di una patente A1, ovvero B, ovvero C1.

Il comma 10-*bis* dell'articolo 9 interviene in materia di prescrizioni relative alle caratteristiche dei semafori di cui all'articolo 234 del codice della strada. In particolare, si dispone l'obbligo di sostituire, nel momento in cui necessitino di sostituzione, le lampade ad incandescenza, nei semafori, con lampade a basso consumo energetico, ivi comprese le lampade a LED, con marcatura CE e attacco normalizzato E27, che ne assicurino l'accensione istantanea. La norma dispone inoltre che la loro sostituzione debba essere eseguita utilizzando la struttura ottica della lanterna semaforica già esistente, ove ciò sia tecnicamente possibile senza apportarvi modifiche. È richiesto che le lampade realizzate con tecnologia a LED, in caso di rottura anche di un solo componente, si spengano automaticamente in modo da garantire l'uniformità del segnale luminoso durante il loro funzionamento. Evidenzia che la disposizione riproduce l'articolo 1-*quater* del decreto-legge n. 126 del 2013 (cosiddetto decreto «Salva-Roma 1»), poi decaduto.

Sottolinea che i commi 7-*bis* e 7-*ter* dell'articolo 22 danno attuazione a una sentenza del Tribunale dell'Unione europea concernente Poste italiane Spa, la sentenza del 13 settembre 2013 nella causa T-525/08. La sentenza ha infatti annullato una precedente decisione della Commissione europea (2009/178 del 16 luglio 2008) che aveva ritenuto un aiuto di Stato illegittimo il tasso di interesse del 4 per cento applicato dalla Tesoreria al conto corrente acceso da Poste e nel quale confluivano le somme raccolte attraverso i conti correnti postali. Il tasso di interesse era stato infatti ritenuto dalla Commissione europea eccessivamente alto rispetto alle ordinarie condizioni di mercato. La sentenza ha invece ritenuto erronea, o comunque fondata su elementi insufficienti, la valutazione della Commissione europea, alla base della decisione, in ordine al fatto che possibilità

alternative di investimento non avrebbero consentito a Poste italiane di conseguire rendimenti simili o superiori a quelli assicurati dal conto corrente presso la Tesoreria. Conseguentemente il comma 7-*bis* dell'articolo 22 autorizza la spesa di 535 milioni di euro per l'anno 2014 a favore di Poste Italiane Spa, mentre il comma 7-*ter* provvede alla relativa copertura finanziaria.

In materia postale interviene anche il successivo articolo 32-*bis* il quale limita, al comma 1, l'esenzione IVA attualmente prevista per le prestazioni del servizio postale universale nonché per le cessioni di beni a queste accessorie effettuate dai soggetti obbligati ad assicurarne l'esecuzione (e cioè da Poste italiane, unico soggetto tenuto a garantire il servizio universale nella sua interezza). Si prevede infatti che siano escluse dall'esenzione IVA le prestazioni di servizi e le cessioni di beni ad esse accessorie, le quali, pur rientrando nel servizio postale universale, siano state, nelle loro condizioni, negoziate individualmente. In tal senso viene modificato l'articolo 10, primo comma, numero 16 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972. Osserva che la modifica del comma 1 appare coerente con il provvedimento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato del 27 marzo 2013 con il quale questa aveva deciso la disapplicazione della norma del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972 per contrasto con il diritto dell'Unione europea, ed in particolare con l'articolo 132, lettera *a*), della direttiva 2006/112/CE (disciplina IVA), come interpretato dalla sentenza del 23 aprile 2009 (causa C. 357/07) della Corte di giustizia dell'Unione europea nei confronti della Royal Mail britannica. Ricorda che, in proposito, la citata sentenza della Corte di giustizia ha precisato che «l'esenzione non si applica alle cessioni di beni accessori a dette prestazioni le cui condizioni siano state negoziate individualmente». Poste italiane era tenuta ad ottemperare alla decisione di porre fine a tali pratiche, in coerenza con la di-

sapplicazione della norma del decreto del Presidente della Repubblica n. 633/1972, entro 180 giorni dalla notifica (23 aprile 2013). La decisione dell'Autorità è stata confermata dalla sentenza n. 1525/2014, del 7 febbraio 2014, del TAR Lazio, che ha respinto il ricorso della società Poste italiane Spa.

Ritiene di notevole rilievo le disposizioni dell'articolo 29 che limitano l'applicazione delle tariffe elettriche agevolate di cui gode Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) ai soli consumi relativi al servizio di trasporto ferroviario universale e, per effetto dell'integrazione introdotta dal Senato, anche al trasporto ferroviario delle merci transfrontaliero. Segnala quindi che, a partire dal 2015, gli altri tipi di trasporto, come ad esempio l'alta velocità e il trasporto ferroviario di merci su territorio nazionale, dovranno pagare l'energia elettrica secondo i costi effettivi del servizio. In base al comma 3, per il servizio ferroviario universale e il trasporto ferroviario delle merci transfrontaliero vige il divieto di traslazione sui prezzi e sui pedaggi. Ricorda che, a seguito di una ulteriore modifica introdotta dal Senato è stato specificato che, per quanto concerne i pedaggi per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria non rientranti nel servizio universale e nel trasporto ferroviario delle merci transfrontaliero, vale a dire i pedaggi versati a RFI dalle imprese che esercitano il servizio ferroviario al di fuori dei due settori sopra indicati, la traslazione può essere effettuata in modo graduale nel primo triennio, in misura non superiore al 50 per cento per l'anno 2015, al 70 per cento per l'anno 2016 e all'80 per cento per l'anno 2017. L'Autorità di regolazione dei trasporti è incaricata di vigilare sull'osservanza delle disposizioni relative al divieto di traslazione.

Sottolinea che la previsione di una traslazione, seppure graduale, sui pedaggi pagati per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria appare suscettibile di determinare un significativo aggravio dei costi per le imprese ferroviarie, a fronte di risparmi non particolarmente rilevanti nella bol-

letta elettrica degli utenti finali indicati dal comma 1 dell'articolo 23 del decreto-legge. Tale comma infatti prevede che i beneficiari dei minori oneri per l'utenza elettrica derivanti dalle disposizioni contenute negli articoli da 24 a 30 siano individuati nelle piccole e medie imprese, con esclusione delle utenze residenziali e di illuminazione pubblica. Fa presente che si tratterebbe di circa un milione di utenze. In proposito, alcune stime sono state rese dalle imprese stesse durante le audizioni al Senato. Secondo RFI, la norma comporterà per le attività diverse dal servizio universale un aumento dei costi annui dell'energia elettrica per i soli servizi a mercato (passeggeri e merci) di 106 milioni di euro per anno. Nel 2015 la bolletta elettrica dei servizi a mercato passerà da circa 28 milioni di euro del 2013 a circa 160 milioni di euro del 2015 (+570 per cento). Secondo le stime della stessa azienda, l'attuale regime tariffario speciale per le ferrovie pesa, sul costo complessivo della bolletta elettrica di un utente domestico tipo, per circa lo 0,4 per cento, ovvero in valore assoluto rappresenta un costo di circa 2 euro l'anno. Con l'applicazione del decreto in esame, l'utente domestico tipo andrebbe a risparmiare circa 70 centesimi di euro l'anno.

Per NTV (Italotreno), l'intervento normativo si tradurrebbe in un aggravio annuo di costi compreso tra i 12 e i 15 milioni. L'Associazione FerCargo, che rappresenta le imprese ferroviarie non riconducibili al gruppo FS che operano nel settore del trasporto merci, stima un incremento dei costi aziendali nel loro complesso di circa il 10 per cento.

Invita pertanto i colleghi a valutare l'opportunità di inserire nel parere una condizione soppressiva dell'articolo in esame, proprio in considerazione del rilevante aggravio per le imprese che esercitano i servizi di trasporto ferroviario, a fronte di un limitato recupero dei costi dell'utenza elettrica che andrebbe a spalmarsi su una platea numerosa di piccole e medie imprese.

Segnala, infine, come d'interesse della IX Commissione, anche se non rientrante

nel suo specifico ambito di competenza, l'articolo 8-bis che integra la disciplina del contributo ambientale per la gestione di pneumatici fuori uso, contenuta nell'articolo 228, comma 2, del codice ambientale (decreto legislativo n. 152 del 2006), stabilendo, tra le altre cose, che il contributo sia parte integrante del corrispettivo di vendita, sia assoggettato ad IVA e debba essere riportato in modo chiaro e distinto nelle fatture.

Ritiene d'interesse per la Commissione anche se non rientrante nella sua diretta competenza risulta infine la lettera b-ter) del comma 8 dell'articolo 14, che introduce una disciplina dettagliata per l'utilizzo dei materiali derivanti da operazioni di dragaggio. In particolare, vengono individuate le specifiche condizioni che, se rispettate, determinano la cessazione della qualifica di rifiuto, per i materiali dragati sottoposti ad operazioni di recupero in casse di colmata o in altri impianti autorizzati. In particolare la cessazione può avvenire se non vengono superati i valori delle CSC (concentrazioni soglia di contaminazione) dettati, per il suolo, dalle colonne A e B della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del Codice ambientale e se è certo il sito di destinazione e sono utilizzati direttamente, anche a fini del riuso o rimodellamento ambientale, senza rischi per le matrici ambientali interessate e in particolare senza determinare contaminazione delle acque sotterranee e superficiali.

Preannuncia che, successivamente allo svolgimento del dibattito procederà, nel corso della seduta, a formulare una proposta di parere che tenga conto degli elementi indicati nella presente relazione e di altri che potranno emergere dal dibattito stesso.

Ivan CATALANO (Misto), nel condividere le considerazioni del relatore riguardo all'articolo 29, ritiene che la Commissione debba esprimersi con forza a favore della soppressione dell'articolo, sia attraverso una condizione posta nel parere da rendere alle Commissioni in sede referente, sia attraverso un emendamento a

firma del maggior numero possibile di membri della Commissione da presentarsi presso le Commissioni competenti in sede referente. Osserva che l'intervento previsto dall'articolo 29 non ha requisiti di urgenza, come dimostra il fatto che l'applicazione è differita al 2015; tale intervento, pertanto, non necessita di essere inserito in un decreto-legge. Fa presente, inoltre, che le modifiche apportate al Senato all'articolo citato, volte ad ampliare i servizi ferroviari ai quali applicare la tariffa elettrica agevolata, includendo anche il servizio di trasporto ferroviario transfrontaliero, finisce per produrre l'effetto paradossale di penalizzare le imprese che operano sul solo territorio nazionale, condizionando negativamente il traffico interno. Osserva che la misura contenuta nell'articolo 29 penalizza poche imprese esercenti il trasporto ferroviario, che non riuscirebbero a sopravvivere alla sua applicazione, essendo costrette a lavorare sottocosto. Ritiene invece opportuno che venga fatta una riflessione complessiva sugli incentivi da dare al settore ferroviario, evitando di utilizzare strumenti che si configurino come aiuti di Stato e rischino pertanto di far incorrere l'Italia in procedure di infrazione a livello europeo, ma ricorrendo piuttosto ad appositi interventi, come il «ferro bonus», che consentano il rilancio del trasporto ferroviario e il riequilibrio delle modalità di trasporto a favore del ferro.

Michele DELL'ORCO (M5S), nel concordare con le considerazioni svolte dal collega Catalano, auspica che il relatore, in coerenza con l'orientamento costantemente condiviso dalla Commissione a favore del rilancio del trasporto ferroviario, inserisca nel parere una condizione soppressiva dell'articolo 29, che invita i colleghi ad approvare, anche al fine di permettere la sopravvivenza degli operatori ferroviari di piccole dimensioni, non in grado di sostenere economicamente l'applicazione di tale disposizione.

Vincenzo GAROFALO (NCD), nel condividere le considerazioni emerse nel

corso del dibattito riguardo all'articolo 29, giudica un vero e proprio errore prevedere un costo aggiuntivo per le imprese di trasporto ferroviario, settore che, al contrario, necessita di misure di sostegno rilevanti. Osserva che il beneficio derivante dall'applicazione di tale norma sarebbe distribuito su una platea di circa un milione di piccole e medie imprese, e quindi sarebbe estremamente ridotto, mentre l'onere ricadrebbe su un numero assai limitato di operatori ferroviari, che invece ne sarebbero pesantemente danneggiati. Concorda, quindi, con il relatore circa la necessità di porre nella proposta di parere una condizione soppressiva dell'articolo 29, e preannuncia da subito, in caso di inserimento nella proposta di parere di tale condizione, il voto favorevole del proprio gruppo.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL) nel condividere i precedenti interventi riguardo all'articolo 29 e nell'invitare a sua volta il relatore a porre nella proposta di parere una condizione soppressiva di tale disposizione, riguardo all'articolo 8-bis, relativo al contributo ambientale per la gestione di pneumatici fuori uso, ritiene che non sia accettabile che tale contributo sia a carico dell'utente, mentre giudica preferibile che venga posto a carico delle imprese importatrici. Invita quindi il relatore a porre nella proposta di parere una osservazione in tal senso.

Martina NARDI (Misto-LED) esprime forti critiche al provvedimento in esame, sia dal punto di vista del metodo che del merito. Quanto al metodo, esprime disappunto per il riproporsi di un provvedimento che contiene disposizioni di contenuto fortemente eterogeneo e per di più la cui procedura di approvazione sarà quasi certamente subordinata ad un voto di fiducia. Osserva che il nuovo Governo sembrava inizialmente voler superare tale cattiva pratica, evitando di presentare in Parlamento provvedimenti *omnibus* e per di più approvati a seguito della posizione della questione di fiducia e quindi con nessun margine di miglioramento da parte

delle Camere, mentre il provvedimento in esame smentisce del tutto tale intento. Quanto al merito, ritiene assai pericolosa la norma, introdotta al Senato, che di fatto declassifica dalla qualifica di rifiuto il materiale derivante da operazioni di dragaggio. Ritiene, infatti, che qualificare tali materiali come rifiuti impone un obbligo di lavorazione dei materiali stessi per contenerne la tossicità nei limiti consentiti e che tale disposizione rischia di immettere nell'ambiente materiali ad alto tasso di inquinamento.

Matteo MAURI (PD) ritiene che questa sia un'utile occasione per la Commissione di confermare coerentemente la scelta di promuovere il trasporto ferroviario e favorire il più possibile il riequilibrio del trasporto dalla gomma al ferro, indispensabile per la qualità della vita dei cittadini, per la tutela dell'ambiente e per l'efficienza del trasporto. Osserva che la disposizione di cui all'articolo 29 introduce un aumento di costi significativo e inaccettabile per le imprese di trasporto ferroviario e ritiene insufficiente, seppur apprezzabile, l'ampliamento apportato al Senato che esclude dall'applicazione di tale norma le imprese di trasporto transfrontaliero, che avrebbe in ogni caso l'effetto paradossale di far ricadere l'onere sui soli soggetti che operano nel trasporto nazionale. Evidenzia che a seguito del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario, in particolare delle merci, che in Italia ha avuto inizio già da molti anni, *l'incumbent*, ossia Trenitalia cargo, non è stata in grado di contribuire ad aumentare il tonnellaggio delle merci trasportate via ferro e anzi ha operato sostanzialmente delle politiche di disinvestimento nel settore, che va invece a suo giudizio sostenuto con misure che coinvolgano gli operatori del settore. Pur condividendo l'obiettivo del Governo di voler diminuire l'onere dei cittadini per il costo delle bollette di energia elettrica, non ritiene opportuno che gli effetti di tale misura siano scaricati sulle imprese di trasporto ferroviario, che a seguito dell'applicazione di tale misura rischie-

rebbero la chiusura, bensì giudica preferibile che tali risorse siano a valere su quelle destinate a Trenitalia cargo per lo svolgimento del servizio universale merci. Informa infine la Commissione che è stato già presentato un emendamento presso le Commissioni referenti volto ad estendere la tariffa agevolata non soltanto al traffico transfrontaliero bensì a tutto il traffico ferroviario di merci e invita i colleghi a presentare proposte emendative analoghe se non più incisive.

Alberto PAGANI (PD) concorda con quanto emerso nel dibattito riguardo all'articolo 29 e con l'opportunità di porre una condizione nella proposta di parere e di presentare come Commissione di un emendamento soppressivo dell'articolo stesso. Riguardo alla disposizione inserita al Senato sui materiali da dragaggio, ritiene che questa intervenga opportunamente su una distorsione della normativa italiana che prevede che il materiale da dragaggio sia qualificato in ogni caso come rifiuto, con i conseguenti oneri di stoccaggio e smaltimento. Fa presente che il dragaggio è una normale attività di un porto e che il materiale da dragaggio spesso è privo di qualsiasi agente inquinante e anzi in molti casi riutilizzabile. In ultimo fa presente che vengono condotte analisi volte a verificare la presenza di agenti inquinanti nei materiali da dragaggio che, nel caso vengano rilevati, qualificano tale materiale come rifiuto, con i conseguenti obblighi di carattere ambientale.

Settimo NIZZI (FI-PdL) nel concordare con quanto emerso nel corso del dibattito riguardo all'articolo 29, quanto alla disposizione relativa al contributo ambientale per la gestione di pneumatici fuori uso, osserva che sarebbe opportuno, a fini di trasparenza, che venisse inserita nella fattura la denominazione della azienda autorizzata allo smaltimento degli pneumatici dismessi. In ordine al materiale da dragaggio, concorda con le considerazioni del collega Pagani, rilevando che il dragaggio viene effettuato solo all'esito di un

esame di carotaggio che evidenzia la presenza di agenti inquinanti e che pertanto, una volta estratto il materiale e inserito nelle casse di colmata, se ne conosce già la natura. Infine, riguardo al comma 10-*bis* dell'articolo 9, che interviene sulla sostituzione delle lampade semaforiche, ritiene preferibile che le lampade sostitutive siano esclusivamente quelle a tecnologia LED e chiede al relatore di poter inserire nella proposta di parere una osservazione al riguardo.

Mario TULLO (PD), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole con

condizione e osservazioni, che tiene conto delle considerazioni emerse nel corso del dibattito (*vedi allegato*).

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), pur apprezzando lo sforzo compiuto dal relatore soprattutto riguardo alla questione da lui posta, preannuncia il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore.

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

La seduta termina alle 14.50.

ALLEGATO

DL 91/2014: Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea.

C. 2568 Governo, approvato dal Senato.

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 91 del 2014 recante « Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea » (C. 2568 Governo, approvato dal Senato),

premesso che:

i commi 4-*bis* e 4-*ter* dell'articolo 1, introdotti dal Senato, prevedono che il Comando generale delle capitanerie di porto predisponga un programma di coordinamento per la vigilanza sulle attività della pesca e stabiliscono che le informazioni sul traffico marittimo in possesso del Comando stesso, possano essere rese disponibili agli armatori che ne facciano richiesta, contestualmente incrementando il finanziamento a vantaggio del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera, relativo allo sviluppo della componente aeronavale e dei sistemi di comunicazione, di 8 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020;

il comma 17 dell'articolo 1-*bis* attribuisce alle organizzazioni professionali agricole ed agromeccaniche, maggiormente

rappresentative a livello nazionale, la possibilità, nell'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione delle macchine agricole, di collegarsi al sistema operativo di prenotazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dell'immatricolazione e della gestione delle situazioni giuridiche inerenti la proprietà delle predette macchine;

il comma 21 del medesimo articolo 1-*bis*, con un intervento di semplificazione, sopprime, per i soggetti titolari da almeno due anni di una patente A1, B o C1, l'obbligo di conseguire l'apposita abilitazione richiesta agli operatori per l'utilizzo di macchine agricole;

il comma 10-*bis* dell'articolo 9, introdotto dal Senato, prevede l'obbligo di sostituire nei semafori, nel momento in cui la sostituzione si rende necessaria, le lampade a incandescenza con lampade a basso consumo energetico;

il comma 7-*bis* dell'articolo 22 autorizza la spesa di 535 milioni di euro per l'anno in corso a favore di Poste italiane, in attuazione di una sentenza del Tribunale dell'Unione europea con cui è stata annullata una decisione della Commissione europea che aveva considerato come aiuto di Stato la remunerazione applicata ai conti correnti di Poste italiane presso la Tesoreria dello Stato e aveva imposto pertanto l'obbligo di recuperare la somma corrispondente al maggiore interesse versato su tali conti;

sempre per quanto concerne i servizi postali, l'articolo 32-*bis* limita l'esenzione IVA alle prestazioni del servizio postale universale e alle cessioni di beni ad esse accessorie effettuate dai soggetti obbligati ad assicurare tali prestazioni, escludendo invece dall'esenzione le prestazioni di servizi e le cessioni di beni ad esse accessorie le cui condizioni siano state negoziate individualmente;

l'articolo 29 limita l'applicazione delle tariffe elettriche agevolate di cui gode RFI (Rete ferroviaria Italiana) SpA ai soli consumi relativi al servizio di trasporto ferroviario universale e, per effetto di un'integrazione introdotta dal Senato, al trasporto ferroviario delle merci transfrontaliero; dispone altresì il divieto per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria di traslare i maggiori oneri derivanti dalla cessazione del regime tariffario agevolato sui prezzi e sui pedaggi praticati nell'ambito del servizio universale del trasporto ferroviario delle merci transfrontaliero, mentre, per gli altri servizi di trasporto ferroviario, la traslazione sui pedaggi versati per l'uso dell'infrastruttura è effettuata in modo gradualmente crescente nel primo triennio, in misura non superiore al 50 per cento per l'anno 2015, al 70 per cento per l'anno 2016 e all'80 per cento per l'anno 2017;

le previsioni contenute nell'articolo 29 determinano, nonostante la gradualità della traslazione, un pesante aggravio dei costi per le imprese che esercitano i servizi

di trasporto ferroviario in regime di mercato, per le quali i costi annui dell'energia elettrica a regime aumenteranno di oltre quattro volte i costi attuali;

a fronte di tale previsione si determinerà un limitato risparmio di spesa per le utenze elettriche, che sarà distribuito su circa un milione di utenze rappresentate da piccole e medie imprese,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

sopprimere l'articolo 29;

e con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento alla disciplina del contributo per gli pneumatici fuori uso di cui all'articolo 8-*bis*, valutino le Commissioni di merito e il Governo l'opportunità di assumere iniziative per modificare la normativa di cui all'articolo 228 del codice ambientale (decreto legislativo n. 152 del 2006) in modo da escludere che il contributo risulti a carico degli utenti finali;

b) con riferimento al comma 10-*bis* dell'articolo 9, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di modificare la disposizione nel senso di prevedere l'obbligo di sostituzione delle lampade semaforiche esclusivamente con lampade realizzate con tecnologie a LED.