

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Sulla pubblicità dei lavori	48
DL 91/2017: Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno. C. 4601 Governo, approvato dal Senato (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione</i>)	48
ALLEGATO 1 (<i>Proposta di parere del Relatore</i>)	55
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	56
ERRATA CORRIGE	54

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 27 luglio 2017. — Presidenza del vicepresidente Vincenzo GAROFALO.

La seduta comincia alle 20.10.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

DL 91/2017: Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno.

C. 4601 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla V Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esaminare il disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, recante disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno.

Il decreto-legge, che originariamente constava di 9 articoli, si è notevolmente arricchito nel corso dell'esame al Senato. L'elemento comune alla massima parte delle, pur variegate, disposizioni che ne definiscono il contenuto è quello di individuare un complesso di interventi volti a stimolare lo sviluppo del Mezzogiorno e delle sue attività economiche, nel settore industriale, del turismo, delle infrastrutture, prevedendo anche misure di contrasto alla marginalità sociale e di sostegno alla cultura.

Per quanto di competenza di questa Commissione rilevano alcune importanti disposizioni che sono state, peraltro, quasi tutte introdotte nel corso dell'esame del provvedimento al Senato della Repubblica.

L'articolo 4 del decreto-legge è l'unico di interesse della Commissione che era

presente nel testo del decreto-legge fin dall'origine, e concerne le Zone economiche speciali.

In particolare la norma definisce le procedure e le condizioni per l'istituzione in alcune aree del Paese, comprendenti almeno un'area portuale, di zone economiche speciali caratterizzate dall'attribuzione di benefici, indicati all'articolo 5, alle imprese ivi insediate o che vi si insedieranno.

Lo scopo delle Zone economiche speciali (ZES) è infatti quello di creare condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti e l'insediamento di nuove imprese. Tali imprese sono tenute al rispetto della normativa nazionale ed europea, nonché alle prescrizioni adottate per il funzionamento della stessa ZES e beneficiano di speciali condizioni, in relazione alla natura incrementale degli investimenti e delle attività di sviluppo di impresa.

La zona economica speciale è definita come un'area geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e comprendente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013.

Le modalità per l'istituzione di una ZES, la sua durata, i criteri generali per l'identificazione e la delimitazione dell'area, i criteri che ne disciplinano l'accesso e le condizioni speciali di beneficio per i soggetti economici ivi operanti o che vi si insedieranno nonché il coordinamento degli obiettivi di sviluppo sono definiti con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dello sviluppo economico, sentita la Conferenza unificata, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge.

La concreta istituzione potrà avvenire a seguito di richiesta delle regioni interes-

sate (che possono essere solo quelle meno sviluppate o in transizione ossia Sicilia, Calabria, Puglia, Campania, Basilicata, Sardegna, Abruzzo e Molise) che presentano la proposta che deve essere accompagnata da un piano di sviluppo strategico.

La disposizione originaria del decreto prevedeva che potessero presentare domanda soltanto le regioni dotate di un porto con le caratteristiche stabilite dal citato regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013, per una sola ZES. Nel corso dell'esame in Senato questo requisito è stato attenuato: si consente ora la possibilità di presentare anche due proposte di istituzione di ZES nel territorio regionale ove siano presenti più aree portuali che abbiano le caratteristiche stabilite dal regolamento europeo e si prevede anche che le regioni che non posseggono aree portuali aventi tali caratteristiche, possono presentare istanza di istituzione di ZES in forma associativa, qualora contigue, o in associazione con un'area portuale avente le caratteristiche stabilite dal citato regolamento.

Ad esito dell'istruttoria la ZES è istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, se nominato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Quanto alla gestione della ZES la norma prevede che essa sia affidata ad un Comitato di indirizzo composto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, che lo presiede, da un rappresentante della regione o delle regioni, nel caso di ZES interregionale, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del quale le disposizioni definiscono le funzioni e l'organizzazione.

Gli incentivi e i benefici per i soggetti che investono nella ZES sono, come anticipato, contenuti nell'articolo 5, e sono assai rilevanti. In particolare, le imprese che effettuano investimenti all'interno delle ZES possono utilizzare il credito

d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi nel Mezzogiorno nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro. Inoltre l'agevolazione per tali zone è estesa fino al 31 dicembre 2020 (ma i benefici sono revocati se le imprese non mantengono la loro attività nella ZES per almeno sette anni).

Si prevede poi che le imprese che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella ZES, possono usufruire di procedure semplificate e di regimi procedimentali speciali, che riducono i termini procedimentali e semplificano gli adempimenti rispetto alla normativa vigente.

Altra disposizione di interesse della Commissione è contenuta all'articolo 9-*quater*, introdotto al Senato, che dispone due modifiche al decreto-legge n. 50 del 2017, in particolare all'articolo 48.

La prima, interviene sul comma 7, lettera e), del citato articolo precisando il contenuto delle regole generali fissate dall'Autorità di regolazione dei trasporti, in merito alla cosiddetta « clausola sociale ». Si specifica infatti che il trasferimento dal gestore uscente al subentrante deve riguardare « senza soluzione di continuità tutto il personale dipendente non dirigenziale » e che, inoltre deve anche trovare l'applicazione (oltre al contratto collettivo nazionale di settore) il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente.

La seconda modifica interviene direttamente sul comma 6 dell'articolo 71 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980, introdotto ancora una volta dall'articolo 48 del decreto-legge n. 50 del 2017, e prevede che la possibilità per le imprese di trasporto pubblico di utilizzare agenti accertatori, sia subordinata alla verifica della possibilità di reimpiegare efficacemente con tali mansioni il personale dipendente dichiarato non idoneo.

Sempre sul tema della « clausola sociale » interviene l'articolo 9-*quinquies*. Si ritiene opportuno sottolineare come questa norma rimedi alla scelta – invero fret-

tolosa e oggetto di attenzione in questa Commissione – di disporre l'abrogazione del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, e della legge 22 settembre 1960, n. 1054.

Tali disposizioni, pur risalenti, fino ad oggi hanno costituito la base normativa su cui sono state disciplinate le modalità di trasferimento, in caso di cessazione dell'esercizio, dal precedente gestore dei servizi di trasporto (ferrovie, tranvie, linee di navigazione interna in regime di concessione, filovie urbane ed extra urbane, autolinee urbane e autoservizi extra urbani), all'impresa subentrante del personale dipendente, che peraltro assicurava il mantenimento, per quanto possibile, al personale un trattamento non inferiore a quello precedentemente goduto e assicurando i diritti acquisiti.

A seguito della soppressione della norma contenuta nel recente decreto-legge 50 del 2017, le citate disposizioni normative – per le quali non si era ancora verificato l'effetto abrogativo – restano in vigore, venendo così incontro alle legittime preoccupazioni dei lavoratori del settore.

Di interesse della Commissione è anche l'articolo 16-*ter* del decreto-legge che reca un'autorizzazione di spesa – pari a 0,5 milioni nel 2017, 2 milioni nel 2018 e 1,5 milioni nel 2019 – per realizzare un sistema automatico di detenzione dei flussi di merce in entrata nei centri storici delle Città metropolitane.

A tale scopo è prevista la realizzazione di un modulo ulteriore della Piattaforma logistica nazionale digitale e si prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stipuli una specifica convenzione con il soggetto attuatore unico per disciplinare l'utilizzo dei citati fondi.

La finalità della disposizione è quella di diminuire la compressione sui flussi turistici, dovuta alla necessità di garantire la sicurezza, « con particolare riferimento » a Palermo, capitale della cultura italiana 2018, e a Matera, capitale della cultura europea 2019.

Il finanziamento dell'intervento è realizzato mediante incremento, per gli importi sopra ricordati, del contributo destinato al miglioramento delle condizioni

operative dell'autotrasporto e all'inserimento dei porti nella sperimentazione della piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale, nell'ambito del progetto UIRNet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. È altresì individuata dalla norma la relativa copertura finanziaria.

Infine l'articolo 16-*quinquies* viene incontro alle richieste avanzate da alcuni importanti operatori, quali ad esempio *Flixbus*, modificando (per la quarta volta in pochi mesi) il regime dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale.

In sintesi, si abrogano le recenti disposizioni restrittive, che introducevano una specifica disciplina sulle riunioni di imprese, introdotte prima dall'articolo 9, comma 2-*bis*, del decreto-legge di proroga termini – poi abrogate dal decreto-legge n. 50 del 2017 – e reintrodotte in sede di conversione del citato decreto-legge.

L'elemento di novità, è rappresentato dall'istituzione, nei prossimi mesi, di un tavolo di lavoro (per la partecipazione al quale non sono previsti né compensi né rimborsi spesa) finalizzato a individuare i principi e i criteri per il riordino della disciplina di settore, cui partecipano i rappresentanti dei ministeri interessati, delle associazioni di categoria, del Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti (CNCU) e un rappresentante di ciascun operatore privato che opera in almeno quattro regioni e che non aderisca alle suddette associazioni.

La Commissione non può che guardare con soddisfazione a tale novità anche in considerazione del succedersi di interventi normativi ravvicinati di segno opposto, che ha connotato gli ultimi mesi e che si è svolta, come segnalato più volte anche dal Presidente, al di fuori della nostra Commissione, che si è potuta pronunciare una sola volta sul tema.

È auspicabile che le risultanze dell'attività di questo tavolo di lavoro possano essere portate a conoscenza di questa Commissione, specie se condurranno, come auspicabile, alla predisposizione di

norme sistematiche di riordino della disciplina dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale.

In conclusione vuole ricordare gli interventi previsti nel settore stradale e autostradale, in considerazione del loro rilevante impatto sul trasporto. In primo luogo l'articolo 16-*bis* autorizza un contributo di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2025 a favore della società concessionaria Strada dei Parchi S.p.A.

Tale contributo è diretto a sostenere lo sviluppo dei territori delle regioni Abruzzo e Lazio, al fine di consentire l'immediata esecuzione degli interventi di ripristino e messa in sicurezza sulla tratta autostradale denominata « Strade dei parchi » (A24 e A25) necessari in conseguenza degli eventi sismici del 2009, del 2016 e del 2017.

La seconda disposizione di rilievo è contenuta all'articolo 16-*quater* che destina ad interventi di miglioramento della rete stradale calabrese inseriti nel contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società ANAS S.p.A. e connessa con l'itinerario Salerno-Reggio Calabria, le risorse che, a seguito dell'attività di *project review*, risultino non più necessarie al completamento dei progetti per l'adeguamento di alcuni tratti dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Come si può notare le norme predisposte sono, a suo avviso, condivisibili e vanno, in molti casi, nella direzione auspicata dalla Commissione. Ritiene pertanto di anticipare un parere favorevole sul testo del decreto-legge.

Roberta OLJARO (Misto-CI) esprime soddisfazione per la previsione relativa all'istituzione delle Zone Economiche Speciali ma reputa irragionevole limitare tale possibilità alle sole regioni meridionali. L'opportunità di pervenire ad una norma nazionale in materia avrebbe risposto ad una visione strategica della portualità e della logistica del sistema Paese.

Peraltro in questo modo le Autorità di sistema inserite nelle ZES finiscono col

concentrare poteri tali da determinare squilibri con analoghe realtà del centro-nord. Sarebbe quindi necessario estendere, non solo e non tanto le agevolazioni economiche e fiscali, quanto piuttosto le procedure e le semplificazioni amministrative nonché gli incentivi alle *start-up* e alle pratiche più competitive.

Invita quindi il relatore a formulare un'osservazione in tal senso nella sua proposta di parere.

Vincenzo FOLINO (MDP) rileva che il decreto-legge rappresenta un intervento che, seppur contiene spunti positivi volti ad intercettare il forte disagio dei territori del Meridione, si dimostra insufficiente a dare quelle risposte che invece occorre fornire, per un vero rilancio del Sud.

Più nello specifico, il provvedimento, seppur introducendo le Zone Economiche Speciali (ZES) comprendenti almeno un'area portuale, poco contiene in merito alle misure che sarebbero veramente necessarie per il rilancio della politica marittima e della portualità che al contrario potrebbe rappresentare un vero volano per il Sud.

Sul tema tre sono i punti sui quali si doveva fare di più: in primo luogo aumentare la competitività dei porti. A suo avviso occorre adottare un approccio differente, in cui ogni decisione di investimento si inserisca in un quadro organico di fabbisogni e l'individuazione puntuale degli interventi prenda le mosse dall'analisi della domanda e del contesto competitivo. In tal senso, lo sviluppo del sistema portuale e logistico nazionale non può prescindere dalle esigenze del tessuto industriale italiano, dalla sua specializzazione e dal suo grado di integrazione internazionale.

In secondo luogo bisogna migliorare la qualità di progetti e attività delle Autorità di sistema portuale. La riforma delle Autorità di sistema portuale, seppur positiva, è ancora priva di alcuni aspetti che appaiono essenziali, come l'effettiva applicazione del principio della separazione tra attività di gestione del porto e attività economiche di interesse portuale, al fine

di rendere più chiaro il divieto per le Autorità di governo di svolgere operazioni economiche in ambito portuale, anche indirettamente (per il tramite di società partecipate). Allo stesso modo, sia sul Tavolo di partenariato della risorsa mare che sul Tavolo nazionale di coordinamento, si chiede ancora di più che i due organi siano aperti alla partecipazioni delle organizzazioni e delle realtà produttive che vivono il mare.

In terzo luogo occorre migliorare la trasparenza e la concorrenza nell'ambito delle concessioni terminalistiche portuali. Come già ricordato dal Consiglio di Stato, si raccomanda l'adozione di una vera procedura competitiva per l'affidamento e il rinnovo delle concessioni, modellata secondo i moderni e ormai ineludibili principi dell'evidenza pubblica, preceduta da adeguata programmazione e quindi in sintonia strategica con il decreto che riforma anche la *governance* portuale, aprendo così i porti alle opportunità di investimento in una logica non di mera perpetuazione dell'esistente, ma di incentivazione a una maggiore efficienza da parte dei concessionari, con l'incremento delle risorse portuali in vista dell'auspicata ripresa del settore.

Più in generale, nonostante la presenza di disposizioni volte al rafforzamento del sistema infrastrutturale del Meridione, pare opportuno rilevare in questa sede la mancanza di interventi strutturali volti a colmare il *gap* di infrastrutture ferroviarie tra il Nord e il Sud di Italia con il rilancio di progetti specifici sia sulle linee che sull'ammodernamento del parco ferroviario.

Sia pur con questi elementi critici, preannuncia il proprio orientamento positivo sulla proposta di parere favorevole preannunciata dal relatore.

Mario TULLO (PD) condivide le considerazioni svolte dalla collega Oliaro, in quanto coerenti con l'azione del Governo volta a incentivare prioritariamente lo sviluppo delle zone portuali. Si deve ancora una volta rimarcare come l'Italia sia caratterizzata da due realtà economiche

molto diverse e intervenire affinché strategie commerciali di assoluto rilievo, quali ad esempio quelle legate allo sviluppo dei porti di Genova e Trieste nell'ottica della « via della seta » si accompagnino ad un processo di rilancio delle regioni meridionali.

Auspica di poter iniziare una serrata e proficua interlocuzione con il Governo sul tema in occasione dell'imminente adozione del decreto correttivo al provvedimento di riforma della portualità del 2016.

Anna Maria CARLONI (PD), pur giudicando positive le modifiche apportate al Senato sulla disciplina delle ZES che ne hanno ampliato gli ambiti applicativi, ritiene doveroso assicurarne la piena efficacia e la loro rapida applicazione.

Esprime inoltre soddisfazione per le norme volte a disciplinare nel senso auspicato anche dalle associazioni sindacali le ipotesi di passaggio nella gestione del servizio di trasporto pubblico locale, al fine di salvaguardare la stabilità delle posizioni lavorative.

Analogo giudizio positivo formula con riguardo all'intervento sui servizi automobilistici di linea interregionale che viene incontro alle legittime aspettative di alcuni operatori anche di livello internazionale che, pur in una fase di crisi del settore si sono impegnati con ingenti investimenti per il rilancio del servizio.

Michele Pompeo META (PD), nel pregare il collega Garofalo di continuare a presiedere la seduta, dichiara di condividere pienamente le valutazioni espresse dalla collega Carloni sia con riguardo alle disposizioni riferite ai lavoratori del trasporto pubblico locale sia alle norme concernenti i servizi automobilistici di linea interregionale.

In entrambi i casi si pone rimedio a emendamenti frettolosamente discussi e approvati, peraltro non nella Commissione di settore. Crede che sia un segnale importante aver corretto questi errori con l'approvazione al Senato di emenda-

menti parlamentari presentati da deputati della medesima parte politica di quelli che nottetempo avevano causato i suddetti errori, anche sotto la regia del Governo, il cui rappresentante in questa sede è assente, certamente giustificato anche in ragione della necessità della Commissione di riunirsi in tempi rapidi.

Desidera inoltre svolgere un ragionamento più ampio rispetto ai contenuti del provvedimento ma che investe il tema cruciale per lo sviluppo – in particolare del Mezzogiorno – delle infrastrutture, e in particolare, di quelle relative alla rete idrica. I recenti avvenimenti – che non sappiamo se rappresentano una spia di cambiamenti climatici epocali ma che certamente provocano siccità in ampie aree del Sud e della Sicilia – mettono in luce una gravissima crisi nella gestione delle dighe e, più in generale, nelle manutenzioni e negli investimenti necessari per una piena funzionalità della rete distributiva dell'acqua pubblica.

Occorre quindi a suo avviso, eventualmente anche facendone cenno nel parere, intraprendere un'azione di stimolo per una nuova gestione dei servizi idrici e delle imprese a ciò preposte, nel quadro di un più ampio intervento di rilancio infrastrutturale dei porti e delle ferrovie.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, dichiara di aver sempre orientato la sua attività di parlamentare avendo come obiettivo prioritario quello di colmare le lacune infrastrutturali ed economiche che contraddistinguono le regioni del Mezzogiorno.

Non vede tuttavia contraddizioni in questo caso nel condividere la posizione della collega Oliaro circa la necessità di estendere le opportunità fornite dalle ZES a tutto il territorio italiano, come peraltro, a sua memoria, si era impegnato a fare il rappresentante del Governo De Vincenti in occasione della discussione di un ordine del giorno in Assemblea.

Ricorda inoltre che la VIII Commissione, proprio sui temi indicati dal Pre-

sidente Meta sta svolgendo un'approfondita indagine conoscitiva che potrà costituire un proficuo contributo per i lavori parlamentari, al fine di approfondire la gestione del servizio idrico e le possibilità di differenziare l'uso dell'acqua potabile a fini di risparmio.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, accogliendo gli spunti offerti dal dibattito, formula una proposta di parere con un'osservazione (*vedi allegato 1*).

Anna Maria CARLONI (PD) invita il relatore a precisare nella parte dispositiva che la possibile estensione al territorio nazionale della norma sulle ZES operi solo per il futuro.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, riformula la proposta di parere nel senso indicato dalla collega Carloni (*vedi allegato 2*).

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

La seduta termina alle 21.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 861 del 26 luglio 2017, a pagina 79, seconda colonna, terza riga, e a pagina 80, prima colonna, sesta riga, le parole: « emendamento 11.110 » sono sostituite dalle seguenti « emendamento 11.100 ».

ALLEGATO 1

DL 91/2017: Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno. C. 4601 Governo, approvato dal Senato.**PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 91 del 2017 recante Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno (C. 4601 Governo, approvato dal Senato);

valutate positivamente le previsioni concernenti l'istituzione e la disciplina delle Zone economiche speciali, nonché le relative norme agevolative degli insediamenti produttivi di cui agli articoli 4 e 5;

evidenziata la reintroduzione ed in rafforzamento di norme dedicate a disciplinare la cosiddetta « clausola sociale » in occasione del trasferimento dal gestore uscente dei servizi di trasporto pubblico locale al subentrante di cui al comma 1 dell'articolo 9-*quater*, e al 9-*quinquies*, sicuramente idonee a superare le legittime preoccupazioni dei lavoratori del settore circa la stabilità dei livelli occupazionali;

preso atto della precisazione secondo cui la possibilità per le imprese di trasporto pubblico di utilizzare agenti accertatori è subordinata alla verifica della possibilità di reimpiegare efficacemente con tali mansioni il personale dipendente dichiarato non idoneo;

giudicata positivamente la previsione dell'articolo 16-*ter* che stanziava risorse per la Piattaforma logistica nazionale digitale, nonché l'ulteriore intervento sul regime dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale di cui all'articolo 16-*quinquies*;

segnalato che l'attuale situazione di emergenza idrica in tutto il Paese ha evidenziato carenze nella gestione degli investimenti e nella manutenzione delle infrastrutture idriche, con particolare riguardo alle dighe, su cui sarebbe auspicabile un forte impegno, anche nei confronti dei soggetti gestori, per programmare adeguati interventi e investimenti,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

valuti la Commissione, con riferimento all'articolo 4, comma 4, l'opportunità di non limitare la possibilità di istituire ZES alle sole regioni meno sviluppate e in transizione.

ALLEGATO 2

DL 91/2017: Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno. C. 4601 Governo, approvato dal Senato.**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 91 del 2017 recante Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno (C. 4601 Governo, approvato dal Senato)

valutate positivamente le previsioni concernenti l'istituzione e la disciplina delle Zone economiche speciali, nonché le relative norme agevolative degli insediamenti produttivi di cui agli articoli 4 e 5;

evidenziata la reintroduzione ed in rafforzamento di norme dedicate a disciplinare la cosiddetta « clausola sociale » in occasione del trasferimento dal gestore uscente dei servizi di trasporto pubblico locale al subentrante di cui al comma 1 dell'articolo 9-*quater*, e al 9-*quinquies*, sicuramente idonee a superare le legittime preoccupazioni dei lavoratori del settore circa la stabilità dei livelli occupazionali;

preso atto della precisazione secondo cui la possibilità per le imprese di trasporto pubblico di utilizzare agenti accertatori è subordinata alla verifica della

possibilità di reimpiegare efficacemente con tali mansioni il personale dipendente dichiarato non idoneo;

giudicata positivamente la previsione dell'articolo 16-*ter* che stanziava risorse per la Piattaforma logistica nazionale digitale, nonché l'ulteriore intervento sul regime dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale di cui all'articolo 16-*quinquies*;

segnalato che l'attuale situazione di emergenza idrica in tutto il Paese ha evidenziato carenze nella gestione degli investimenti e nella manutenzione delle infrastrutture idriche, con particolare riguardo alle dighe, su cui sarebbe auspicabile un forte impegno, anche nei confronti dei soggetti gestori, per programmare adeguati interventi e investimenti,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

valuti la Commissione, con riferimento all'articolo 4, comma 4, l'opportunità di non limitare per il futuro la possibilità di istituire ZES alle sole regioni meno sviluppate e in transizione.