

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Variazione nella composizione della Commissione	125
Nota di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2011. Doc. LVII, n. 4-bis (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	125
<i>ALLEGATO 1 (Proposta alternativa di parere presentata dal gruppo del Partito democratico)</i>	133
Legge comunitaria 2011. C. 4623 Governo (Relazione alla XIV Commissione).	
Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nel 2010. Doc. LXXXVII, n. 4 (Parere alla XIV Commissione) (<i>Esame congiunto e rinvio</i>)	126

RISOLUZIONI:

7-00690 Boffa: Necessità di destinare risorse al trasporto pubblico su rotaia e su gomma, anche alla luce della decisione del gruppo FIAT di dismettere lo stabilimento IRISBUS di Flumeri (<i>Discussione e rinvio</i>)	130
--	-----

SEDE REFERENTE:

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche. Testo unificato C. 3681 Velo e C. 4296 Nastri (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	132
<i>ALLEGATO 2 (Proposte emendative)</i>	140
Disposizioni concernenti il riconoscimento dell'accesso alla rete a banda larga quale servizio di carattere universale. C. 2987 Meta (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	132

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 6 ottobre 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 13.50.

Variazione nella composizione della Commissione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, comunica che il deputato Maurizio Lupi, appartenente al gruppo del Popolo della Libertà, è entrato a far parte della Commissione.

Nota di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2011.

Doc. LVII, n. 4-bis.

(Parere alla V Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 4 ottobre 2011.

Marco DESIDERATI (LNP), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO concorda con la proposta di parere del relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente*, fa presente che è stata presentata dal gruppo del Partito democratico una proposta alternativa di parere sulla nota in esame (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META (PD) segnala che il gruppo del Partito democratico ha ritenuto opportuno presentare una proposta alternativa di parere, volta a sottolineare alcune criticità e a richiamare l'attenzione su alcuni settori strategici, come quelli del trasporto e delle infrastrutture, rispetto ai quali le manovre finanziarie degli anni precedenti non hanno introdotto efficaci strumenti di promozione e sviluppo. Nel sottolineare la criticità della situazione dei comparti produttivi del Paese, ricorda le esperienze negative conseguenti alle decisioni prese dal Governo rispetto ad alcune aziende pubbliche di rilievo, come ad esempio Fincantieri, Alenia, Finmeccanica, che costituiscono dei segnali negativi e che contengono elementi che autorizzano a pensare ad una volontà di dismissione del patrimonio pubblico. Nel rilevare che il documento in esame mette in evidenza che i settori di competenza della Commissione sono stati assai poco considerati nella politica di investimenti messa in campo dal Governo, sottolinea la necessità che vengano effettuate tempestivamente alcune azioni mirate e calibrate per salvaguardare settori strategici fondamentali senza operare tagli che rischierebbero di aggravare la situazione di settori trainanti per lo sviluppo, come quello del trasporto. Nel fare appello, quindi, ai colleghi affinché resti alto il livello di attenzione sugli investimenti alle infrastrutture, invita il Governo a stanziare risorse per le infrastrutture già a partire dalle prossime misure finanziarie e in particolare nella manovra sulla crescita annunciata dal Governo.

Antonio MEREU (UdCpTP), nel rilevare la necessità che vengano stanziati risorse per il sistema dei trasporti, fondamentale per lo sviluppo del Paese, preannuncia il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore, dal mo-

mento che il documento in esame conferma la politica portata avanti finora dal Governo, che, come avvenuto anche nel caso di Tirrenia, interviene sempre sull'onda delle emergenze che si pongono anziché in modo programmato ed efficace.

Carlo MONAI (IdV), nel condividere le osservazioni del collega Meta, ritiene indispensabile che il Governo predisponga un quadro di misure più efficace per il rilancio delle infrastrutture e dei servizi di trasporto. Preannuncia, quindi, il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che, in caso di approvazione della proposta di parere del relatore, risulterà preclusa la proposta alternativa del gruppo del Partito Democratico.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

Legge comunitaria 2011.

C. 4623 Governo.

(Relazione alla XIV Commissione).

Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nel 2010.

Doc. LXXXVII, n. 4.

(Parere alla XIV Commissione).

(*Esame congiunto e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che la trattazione dei due provvedimenti in oggetto ha luogo congiuntamente fino al termine dell'esame preliminare. Successivamente, si procederà prima all'esame del disegno di legge comunitaria, e alla votazione degli emendamenti eventualmente presentati nonché della relazione al disegno di legge medesimo, poi all'espressione del parere sulla relazione annuale. Avverte che la relazione al disegno di legge comu-

nitaria, con gli eventuali emendamenti approvati, e il parere sulla relazione annuale saranno trasmessi alla XIV Commissione Politiche dell'Unione europea. Fa presente, infatti, che la disciplina dell'esame del disegno di legge comunitaria dettata dal regolamento della Camera prevede che le Commissioni di settore possano esaminare ed eventualmente approvare emendamenti; gli emendamenti approvati dalle Commissioni di settore sono quindi esaminati dalla XIV Commissione, che può respingerli per motivi di compatibilità con la normativa comunitaria o per esigenze di coordinamento generale.

Deborah BERGAMINI (PdL), *relatore*, quanto al disegno di legge comunitaria, rileva che l'articolo 1 del disegno di legge delega il Governo ad adottare i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alle direttive contenute negli allegati A e B. I decreti dovranno essere emanati entro il termine di due mesi antecedenti a quello di recepimento indicato in ciascuna delle direttive. Tale previsione risponde all'esigenza di evitare l'avvio di procedure di infrazione da parte della Commissione europea, anche considerato che con l'entrata in vigore del Trattato di Lisbona, lo Stato inadempiente rischia di incorrere in sanzioni pecuniarie già nel contesto del procedimento giurisdizionale di accertamento dell'inadempienza. L'articolo 2 detta principi e criteri direttivi di carattere generale per l'esercizio delle deleghe al fine dell'attuazione delle direttive comunitarie, in gran parte già contenuti nelle precedenti leggi comunitarie. L'articolo 3 conferisce una delega biennale al fine di consentire la gestione di una politica sanzionatoria dei comportamenti che costituiscono violazione di precetti comunitari non recepiti in leggi nazionali, in quanto contenuti in direttive attuate con fonti non primarie, ovvero in regolamenti comunitari. L'articolo 4 reca norme in materia di oneri relativi a prestazioni e controlli da eseguire da parte di uffici pubblici in applicazione delle normative comunitarie. L'articolo 5 delega il Governo all'emanazione di testi unici o

codici di settore delle disposizioni dettate in attuazione delle deleghe conferite dalla legge per il recepimento di direttive comunitarie, al fine di coordinarle con le altre norme legislative vigenti nelle stesse materie.

Con riferimento alle competenze della IX Commissione, segnala che nell'allegato B – che comprende le direttive i cui schemi di attuazione devono essere sottoposti al parere parlamentare – sono presenti la direttiva 2010/40/UE, in materia di trasporti intelligenti, e la direttiva 2010/65/UE, in materia di trasporto marittimo. A tale riguardo la direttiva 2010/40/UE – che si compone di 20 articoli e 2 allegati – istituisce un quadro a sostegno della diffusione e dell'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nell'ambito dell'Unione europea, mediante azioni specifiche all'interno di settori prioritari, illustrati all'interno della direttiva stessa (articolo 1). Ricorda in proposito che la IX Commissione ha esaminato la proposta di direttiva istitutiva del quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale, unitamente al Piano d'azione per la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti in Europa. L'esame si è concluso il 26 marzo 2009 con l'approvazione di un documento nel quale si sottolineava con favore la scelta di affrontare in termini sistematici e originali temi di assoluta priorità, quali sono il decongestionamento e la sicurezza nei trasporti, e si valutavano positivamente le iniziative adottate in sede europea, anche in quanto rispettose del principio di sussidiarietà, laddove investono profili transnazionali che non possono essere disciplinati in maniera soddisfacente dai singoli Stati membri. Rammenta che il documento formulava inoltre alcune raccomandazioni, alcune delle quali sono state parzialmente accolte nel testo della direttiva, in particolare per quanto riguarda la richiesta di un periodico monitoraggio dei risultati conseguiti da ciascuno degli Stati membri nell'attuazione dei programmi prospettati, e la

scelta di concentrarsi in una prima fase su iniziative che valorizzino e le tecnologie già sperimentate.

Fa presente che la direttiva istituisce un quadro a sostegno della diffusione e dell'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nell'ambito dell'Unione europea, mediante azioni specifiche all'interno di settori prioritari, illustrati all'interno della direttiva stessa. I sistemi di trasporto intelligenti sono definiti dall'articolo 4 quali sistemi in cui sono applicate tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nel settore del trasporto stradale, infrastrutture, veicoli e utenti compresi, e nella gestione del traffico e della mobilità. I settori prioritari ai quali dovranno applicarsi le azioni specifiche sono: l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità; la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci; le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza (*security*) del trasporto; il collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto. La Commissione deve adottare, entro il 27 febbraio 2013, le specifiche necessarie ad assicurare la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo degli ITS, inizialmente per le azioni prioritarie. Entro il 27 agosto 2012 gli Stati membri devono comunicare alla Commissione informazioni sulle azioni nazionali previste in materia di ITS per i successivi cinque anni. Il termine di recepimento della direttiva è stabilito al 27 febbraio 2012.

Quanto alla direttiva 2010/65/UE, rileva che essa è diretta alla semplificazione e all'armonizzazione delle procedure amministrative applicate ai trasporti marittimi attraverso l'uso generalizzato della trasmissione elettronica delle informazioni e la razionalizzazione delle formalità di dichiarazione. Ai fini della direttiva, per formalità di dichiarazione si intendono le informazioni, elencate nell'allegato, che devono essere fornite, per fini amministrativi e procedurali, dai comandanti (o da altre persone abilitate dall'armatore) alle autorità competenti, designate dai singoli Stati membri. Per la

trasmissione delle informazioni si dovrà adottare il formato elettronico, al più tardi entro il 1° giugno 2015. La direttiva si applica alle formalità di dichiarazione alle quali sono tenute le navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri. Il termine di recepimento è stabilito al 19 maggio 2012.

Segnala infine che la relazione al disegno di legge comunitaria reca l'elenco delle direttive da attuare in via amministrativa, fra le quali sono ricomprese: la 2010/47/UE (Controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali), la 2010/48/UE (Controllo tecnico dei veicoli a motore), la 2010/62/UE (Omologazione dei trattori agricoli o forestali) e la 2010/68/UE (Equipaggiamento marittimo).

In riferimento alla relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nel 2010 fornisce un quadro complessivo delle numerose iniziative assunte dal Governo nel corso dell'anno nell'ambito delle politiche europee. In particolare, sottolinea che la politica per i trasporti forma oggetto della Parte terza, paragrafo 3, del documento. Nel settore dei trasporti terrestri, viene ricordata l'adozione della direttiva sui trasporti intelligenti, ora ricompresa, come già detto, nell'Allegato B della comunitaria 2011. Fa presente che sono state esaminate in seno al Consiglio competitività alcune proposte di regolamento, fra le quali si segnala quella relativa alla omologazione dei veicoli a motori a due o tre ruote. Ricorda che tale proposta è stata esaminata dalla IX Commissione, che il 31 maggio scorso ha approvato un documento finale, nel quale si esprime una valutazione positiva sul testo, con alcune osservazioni. Attualmente la proposta è in corso di esame presso il Parlamento europeo.

In tema di trasporto marittimo, il Governo, nell'ambito del Gruppo Competitività e Crescita, ha seguito la questione della crisi della cantieristica navale, evidenziando le linee di azione elaborate per un rilancio del settore, mediante il sostegno alle innovazioni tecnologiche, le agevolazioni per l'accesso al credito, con il coinvolgimento della BEI, la promozione

della innovazione e di sostegno alla concorrenza nell'Unione; ha adottato inoltre norme volte ad uniformare le condizioni di trasporto e i diritti dei passeggeri che viaggiano per mare o su vie d'acqua interne. In tema di trasporto aereo, ricorda la proposta di riforma, già presentata nel 2009, del Cielo unico europeo, che poggia sui pilastri della sicurezza, della tecnologia e della capacità aeroportuale. In relazione a quest'ultimo aspetto, il Governo ha partecipato ad una serie di incontri promossi dalla Commissione per verificare le possibilità di revisione della normativa in materia di assegnazione di slot aeroportuali. Rammenta inoltre la sottoscrizione di un Memorandum tra ICAO e Unione europea, che mira a stabilire una maggiore cooperazione tra i due organismi nel campo della sicurezza e della protezione aerea e l'elaborazione di un documento recante « linee-guida » in tema di diritti dei passeggeri, ai fini della revisione del regolamento n. 261/2004.

Evidenzia che il paragrafo 4 della stessa Parte terza della Relazione è riservata alle politiche per la Società dell'informazione. In questo ambito, spicca la partecipazione del Governo al dibattito concernente l'Agenda digitale europea, all'interno della strategia Europa 2020. L'obiettivo dell'Agenda è quello di azzerare entro il 2013 il *digital divide*, garantendo una connessione di almeno 2 mbp/s (megabit al secondo) a tutti i cittadini. A tal fine, segnala che il Governo ha definito un Piano nazionale banda larga, che si propone di portare le connettività da 2 a 20 mbp/s a quasi 8 milioni di cittadini attualmente esclusi dal servizio. Fa presente che nella relazione si ricorda inoltre il progetto, avviato nel corso del 2010, destinato alle aree più densamente popolate, per realizzare una infrastruttura passiva aperta ed economica, in grado di offrire accesso alle reti di nuova generazione (oltre 100 mbp/s). In questo senso, a novembre 2010 è stato siglato un Memorandum con i principali operatori della

telecomunicazione ed è stato nominato un Comitato per la definizione di un apposito Piano esecutivo.

In tema di spettro radio, sottolinea che il Governo ha dato seguito al programma europeo, finalizzato all'apertura della banda 800 Mhz ai servizi di comunicazione elettronica. Ricorda in proposito che, proprio nei giorni scorsi, si è conclusa la gara per l'assegnazione delle relative frequenze, con un introito di 3,945 miliardi di euro.

Per quanto riguarda la telefonia mobile, l'Italia ha partecipato al dibattito in seno al Consiglio, concernente il rinnovo delle regole per le tariffe del *roaming* internazionale. In questa sede, è stata sottolineata l'importanza del principio di trasparenza per i consumatori delle tariffe dei diversi operatori, anche al fine di garantire una maggiore concorrenza.

Rileva che sono state seguite tutte le attività concernenti l'ENISA (Agenzia per la sicurezza delle reti), con particolare riguardo alle problematiche relative al futuro dell'ente, che dovrà essere rafforzato quale centro che promuove la cooperazione fra Stati, quale centro di competenza per la Commissione e gli Stati membri, per lo sviluppo delle tecnologie finalizzate alla sicurezza, nonché quale sostenitore della *privacy*, della stabilità e della sicurezza. Ricorda in proposito che la IX Commissione ha approvato, il 21 dicembre 2010, un documento sulla proposta di regolamento relativo all'Enisa, nel quale si esprimeva una valutazione positiva. Il regolamento è stato poi emanato nel giugno 2011 (Reg. n. 580/2011).

In conclusione, si riserva di presentare nel prosieguo dell'esame una proposta di relazione sul disegno di legge comunitaria e una proposta di parere sulla relazione consuntiva 2010.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.20.

RISOLUZIONI

Giovedì 6 ottobre 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 14.20.

7-00690 Boffa: **Necessità di destinare risorse al trasporto pubblico su rotaia e su gomma, anche alla luce della decisione del gruppo FIAT di dismettere lo stabilimento IRISBUS di Flumeri.**

(Discussione e rinvio).

Costantino BOFFA (PD) fa presente che la risoluzione in discussione è stata presentata a seguito della decisione, assunta dal gruppo industriale Fiat, di dismettere lo stabilimento Irisbus di Flumeri (Avellino) operante nel settore della produzione e commercializzazione degli autobus urbani. Ricorda che la decisione, resa pubblica definitivamente con un comunicato il 14 settembre scorso, è stata motivata per il venir meno, a seguito dei provvedimenti restrittivi della spesa pubblica, di una domanda sufficiente da parte delle aziende esercenti il trasporto pubblico su gomma di nuovi pullman. Inoltre rileva che la decisione sarebbe maturata anche in virtù dell'impossibilità di portare a termine l'unica soluzione individuata, ossia la trattativa con il gruppo industriale Dr, che consentiva l'avvio di una nuova iniziativa imprenditoriale ed industriale per assicurare continuità al sito. Ricorda che in questi ultimi tre mesi, sulla vertenza, sono stati convocati presso il Ministero dello Sviluppo Economico diversi tavoli di discussione che hanno visto la partecipazione dei sindacati, dei rappresentanti del management aziendale, dei delegati del Ministero, della Regione Campania. Rammenta che il tavolo di discussione è di fatto fallito quando ad inizio settembre la Fiat Industrial ha confermato al Ministro dello Sviluppo Economico e alle parti sociali la decisione, annunciata lo scorso

mese di luglio, di dismettere l'attività produttiva a Valle Ufita e di cedere le attività al gruppo Dr, che successivamente ha rinunciato all'acquisizione dello stabilimento di Flumeri.

Sottolinea che, come noto, il gruppo FIAT da tempo sta portando avanti una politica industriale che la spinge ad abbandonare i siti di produzione presenti sul territorio italiano, scegliendo di delocalizzare altrove le proprie attività e questo a fronte dell'enorme sostegno pubblico ricevuto nel corso della sua lunga storia. Ritiene inaccettabile che il Governo italiano assista inerme ad un disimpegno continuo del principale gruppo industriale del Paese senza vincolarlo a una coerente politica industriale, tanto più che lo Stato italiano nei decenni ha contribuito in termini economici, politici e sociali, a consolidare il fatturato della Fiat stessa, intervenendo con risorse pubbliche praticamente ogni qual volta l'azienda torinese si è venuta a trovare in condizioni di difficoltà.

Tornando al merito della risoluzione evidenzia che la chiusura dello stabilimento di Flumeri non solo comporta una gravissima crisi sociale in un'area meridionale la cui economia industriale è strettamente legata all'*automotive*, in quanto cancella, tra occupazione diretta ed attività connesse, non meno di millecinquecento posti di lavoro in una provincia di quattrocentomila abitanti, ma propone una questione di interesse generale in quanto determina la cancellazione quasi integrale della presenza di produzioni italiane di mezzi pubblici per il trasporto su gomma. Fa presente che pesa indubbiamente la mancanza di una strategia complessiva di investimenti nel settore trasporti in generale, nonché l'incapacità del Governo di formulare alcuna proposta concreta in risposta alla richiesta presentata dalle rappresentanze sindacali di finanziare il rinnovo del parco autobus italiano che attualmente conta almeno 18.000 automezzi da classificare come inquinanti e insicuri e dunque da sostituire. Osserva che appare quindi inspiegabile la decisione di lasciar morire l'unico stabili-

mento italiano che si occupa di produrre autobus urbani. Evidenza che la dismissione dello stabilimento Irisbus determina un ulteriore gravissimo danno alla economia nazionale della quale si viene a determinare una quasi assoluta dipendenza da produzioni importate dall'estero con oneroso esborso di valuta che è reso particolarmente consistente dalla circostanza che il grave invecchiamento del parco autobus circolante, imporrà nei prossimi anni, comunque, alle aziende di trasporto pubblico su gomma il rinnovo del 70 per cento del parco circolante per corrispondere alle normative vigenti ed agli indirizzi comunitari.

Nel fare presente che la situazione resta comunque in evoluzione, al momento che negli ultimi giorni il gruppo industriale cinese DFM – che conta oltre 50.000 dipendenti sparsi sull'intero territorio mondiale e che si occupa proprio di produzione di autobus e dunque assicurerebbe anche una continuità nella missione produttiva dell'impianto di Flumeri – ha manifestato il proprio interesse a rilevare l'Irisbus. Osserva che alla luce di questo appare assolutamente inderogabile una ripresa delle trattative con il gruppo Fiat e che diventa indilazionabile l'esigenza che, pur in presenza delle note difficoltà della finanza pubblica, vengano assunti provvedimenti urgenti di politica industriale e di rilancio della presenza pubblica nel riassetto del trasporto su gomma nel quadro delle misure unanimemente sollecitate per il rilancio dell'economia.

Rileva quindi la necessità di nuove risorse finanziarie da destinare al sostegno delle aziende pubbliche di trasporto per il rinnovo, ancorché parziale del parco autobus, che ricreino le condizioni di convenienza per processi di ristrutturazione industriale, che adeguino produzioni esistenti ovvero rilancino la possibilità di produzioni adeguate alle esigenze di una mobilità su gomma ripensata da insediare nel nostro Paese in grado di ridurre la dipendenza dall'estero non solo per pullman finiti ma anche per la componentistica; osserva che a tali esigenze può farsi

fronte, come peraltro richiesto dalla Regione Campania, destinando una quota congrua di risorse a valere sui fondi FAS e sui Fondi Strutturali Europei attraverso provvedimenti urgenti di rimodulazione delle risorse disponibili e di determinazione dei meccanismi che ne consentano la immediata utilizzazione da parte delle Regioni.

Sottolinea quindi la richiesta, formulata nella risoluzione, di impegnare il Governo a stanziare, con specifico riferimento al settore della realizzazione e del *revamping* del materiale rotabile su ferro e su gomma, una quota congrua di risorse da destinare al rinnovo del parco vetture delle aziende operanti nel settore del trasporto pubblico su rotaia e su gomma; tali risorse potranno essere individuate a valere sulle destinazioni, nazionali e regionali, del fondo FAS 2007-2013, ovvero sulla quota ancora non utilizzata delle risorse FAS 2000-2006 così come risulterà dall'esito della ricognizione disposta dal CIPE con la propria deliberazione n. 79 del 30 luglio 2010 e rimodulando l'attuale programmazione dei Fondi Strutturali Europei. Fa presente quindi che la risoluzione impegna il Governo a sottoporre al Cipe il provvedimento per l'individuazione della specifica fonte finanziaria e la ripartizione delle risorse tra le Amministrazioni centrali e regionali, previa apposita concertazione con le regioni interessate.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il gruppo del Popolo della libertà ha preannunciato la presentazione di una risoluzione su analogo argomento.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO, anche alla luce di quanto preannunciato dal presidente, si riserva di esprimere le valutazioni del Governo nel prosieguo della discussione.

Mario LOVELLI (PD) rileva che la risoluzione in discussione mette in luce la politica fallimentare del Governo, che interviene con tagli su poste di bilancio senza selezionare gli obiettivi e senza interventi tesi a salvaguardare i settori pro-

duttivi del Paese, come quello dei trasporti. Giudicando inquietante la decisione di chiudere l'unico stabilimento dedicato al trasporto pubblico su gomma, anche in considerazione delle recenti scelte operate dal gruppo Fiat, sottolinea la necessità che il Governo intervenga in modo tempestivo ed adeguato con una politica di rilancio del trasporto pubblico.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.25.

SEDE REFERENTE

Giovedì 6 ottobre 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 14.25.

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche.

Testo unificato C. 3681 Velo e C. 4296 Nastri.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 20 luglio 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che sono state presentate dieci proposte emendative (*vedi allegato 2*) e che la proposta emendativa 1.100 Garofalo, depositata entro il termine di scadenza degli

emendamenti, è stata riformulata questa mattina. Con riferimento a tale emendamento, nella sua nuova formulazione, sono stati presentati, entro un'ora dall'inizio della seduta, due subemendamenti: 0.1.100.1 e 0.1.100.2 a firma del deputato Velo. Avverte, inoltre, che l'articolo aggiuntivo 6.01 Borghesi è inammissibile per estraneità di materia, in quanto reca disposizioni non riferite all'oggetto del provvedimento, ma di carattere generale in materia di autotrasporto.

Nessuno chiedendo di intervenire sul complesso degli emendamenti, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

Disposizioni concernenti il riconoscimento dell'accesso alla rete a banda larga quale servizio di carattere universale.

C. 2987 Meta.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 20 settembre 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che nella seduta del 20 settembre scorso il relatore, onorevole Meta, ha svolto la relazione illustrativa, ponendo alcune richieste di chiarimento al Governo circa l'effettiva consistenza delle risorse disponibili per la banda larga. Rilevando l'assenza del sottosegretario per lo sviluppo economico, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.30.

ALLEGATO 1

**Nota di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2011.
(Doc. LVII, n. 4-bis).**

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE PRESENTATA
DAL GRUPPO DEL PARTITO DEMOCRATICO**

La IX Commissione,

esaminata la nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2011, in particolare la parte concernente l'aggiornamento del 9° Allegato infrastrutturale relativo al Programma delle infrastrutture strategiche;

premessi che:

una adeguata politica dei trasporti, delle infrastrutture connesse e della mobilità rappresenta un potente fattore di crescita della produttività e di sviluppo di ogni altro settore dell'economia, ovvero di competitività complessiva del Paese;

gli strumenti di politica economica adottati dal Governo in questi anni hanno inciso in misura rilevante sui servizi di trasporto e sulle infrastrutture connesse con una consistente riduzione dei trasferimenti operata con le varie manovre finanziarie e, in particolare, con il decreto legge n. 78 del 2010, che ha ridotto del 15 per cento le risorse destinate al trasporto pubblico locale, penalizzando in particolare il trasporto ferroviario regionale;

le politiche « anticicliche » avviate dal Governo in questi tre anni, « neutrali » sotto il profilo dell'equilibrio di bilancio, si sono rivelate molto onerose per il sistema Paese, soprattutto perché in aperta competizione con le politiche di sviluppo delle aree arretrate già concordate con l'Unione europea;

a partire dal decreto-legge n. 112 del 2008 e con i successivi provvedimenti anticrisi il Governo ha avviato un'incisiva

riprogrammazione, riallocazione e rimodulazione delle risorse del Fondo Aree sottoutilizzate del Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013, anche per la quota di competenza regionale; le risorse assegnate per tale periodo di programmazione erano riservate, per una quota non inferiore al 30 per cento, al finanziamento di infrastrutture e servizi di trasporto di rilievo strategico nelle regioni meridionali;

non si è realizzata, di contro, nemmeno l'annunciata concentrazione delle suddette risorse FAS su interventi di rilevanza strategica nazionale, quali i corridoi transeuropei intermodali di trasporto;

siamo nella totale assenza di pianificazione e gestione dello sviluppo del Paese, in cui il fallimento della politica industriale del Governo si coniuga con le promesse di rilanci competitivi mediante massicci investimenti infrastrutturali; in realtà non si investe più nelle infrastrutture da molto tempo, soprattutto per quel che riguarda le infrastrutture dei trasporti su ferro, le infrastrutture portuali e aeroportuali;

i porti sono una struttura portante del sistema economico del Paese; oggi tale struttura è in una crisi profonda: a fronte della forte concorrenza estera, l'Italia non ha risorse dedicate a rafforzare il ruolo della portualità italiana nel contesto euromediterraneo e non ha nemmeno una *governance* che delinei le necessarie politiche per accrescere la competitività dei porti;

nel settore portuale c'è una totale assenza di pianificazione e gestione; i due

sistemi portuali di *transshipment* e *regional point* sono spesso in competizione tra loro anche se il mercato di riferimento è molto diverso, seguendo il primo logiche di competizione a livello internazionale e il secondo logiche di competizione a livello europeo; in tale contesto i porti di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari stanno perdendo competitività;

risulta evidente l'abbandono di qualsiasi strategia di sviluppo nella normativa italiana che regola la pianificazione, progettazione e realizzazione delle strutture portuali presenti nel sistema euro-mediterraneo quali infrastrutture strategiche; in particolare risulta del tutto disatteso l'obiettivo del Piano Nazionale dei Trasporti attualmente in vigore (decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001) che aveva l'obiettivo di creare una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale «al fine di spostare ancora di più sul Mediterraneo l'asse dei traffici marittimi intercontinentali e di favorire l'insediamento di nuove attività manifatturiere e di logistica nel Mezzogiorno»;

al riguardo il Piano indicava il percorso da seguire per assicurare lo sviluppo delle strutture portuali comprese nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) mediante il completamento delle opere di grande infrastrutturazione nella rete portuale esistente, prendendo in considerazione «il duplice obiettivo di rafforzare il ruolo strategico dell'Italia nella dinamica dei traffici mondiali e di promuovere il trasporto marittimo in alternativa a quello su strada.»; in tale ottica grande rilievo assumono lo sviluppo delle autostrade del mare; il completamento e il potenziamento dei nodi di *transshipment* di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari; interventi di potenziamento delle connessioni portoterritorio, l'estensione dell'offerta dei servizi portuali, perseguendo la specializzazione;

in relazione a tali obiettivi, peraltro riconfermati nell'annunciato Piano per la logistica (2011) redatto dal Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti, è mancata una chiara e forte volontà politica che gestisse in maniera proficua per il nostro Paese alcune situazioni chiave per lo sviluppo del settore, coordinandosi, ad esempio, con i grandi progetti europei; al riguardo andrebbe chiarito quale sia il rapporto tra i corridoi (autostrade del mare) proposti nel progetto MEDA TENT-T e la rete TENT-T;

se è assente una visione strategica di sviluppo del settore anche gli investimenti a costo zero, come gli escavi, non vengono fatti, lasciando al proprio destino quelli che sono tradizionalmente i settori portanti della nostra economia come la cantieristica, il settore aeronautico e tutto il comparto industriale collegato alla Finmeccanica e a Fincantieri;

negli ultimi tempi gli ordinativi di Fincantieri hanno visto un drastico ridimensionamento delle unità commissionate, a causa della caduta della domanda armatoriale ma anche della perdita totale del business delle navi mercantili, appannaggio esclusivo dei cantieri asiatici; l'abbandono di una parte dei siti Fincantieri, ha determinato il declino dell'efficienza complessiva del sistema e dei risultati qualitativi, con la perdita del controllo del processo produttivo da parte dell'Azienda;

tuttavia, è il quadro complessivo dell'industria navalmeccanica nazionale a destare preoccupazione; in questo contesto, le strategie adottate dall'Unione europea per affrontare la crisi del settore, con particolare riferimento al comparto dei traghetti, potrebbero favorire nuovi investimenti con ricadute positive sull'intero comparto;

per cogliere le opportunità di possibile rilancio del settore sarebbe indispensabile un adeguamento infrastrutturale dei siti produttivi di Fincantieri, coinvolgendo le regioni e gli enti locali nella definizione degli investimenti necessari alla realizzazione delle infrastrutture;

il Governo, nonostante gli impegni assunti ufficialmente per il rilancio delle

commesse pubbliche e la ristrutturazione in senso efficientistico dei cantieri in Italia, non si è attivato per individuare le politiche e gli strumenti di difesa e di sostegno della cantieristica navale italiana necessari per mantenere inalterati gli attuali livelli produttivi ed occupazionali del settore;

tale comportamento è conseguenza della totale assenza di una politica industriale da parte del Governo, particolarmente evidente nel settore navalmeccanico dove si registrano gravi inadempienze e ritardi: l'effetto è un gravissimo disimpegno pubblico nel sostegno agli investimenti che sta causando la dispersione del patrimonio strategico nazionale accumulato in campo industriale;

occorre mettere in campo progetti strategici per il settore industriale navale ed aeronautico e, nello specifico:

piani di riconversione industriale concreti e condivisi che scongiurino la messa in opera dei piani di chiusura degli stabilimenti e la riduzione strutturale della capacità produttiva; le politiche di trasformazione delle aree non servono, serve urgentemente una sana politica industriale;

politiche industriali finalizzate al rilancio della cantieristica navale italiana attraverso l'individuazione di investimenti ed incentivi, in particolare alla ricerca e all'innovazione, che consentano di aumentare la competitività della produzione italiana e al contempo di garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali;

rifinanziare la legge 9 gennaio 2006, n. 13 – approvata dalla UE ma defanziata dall'attuale Governo – che consente la rottamazione delle navi passeggeri e traghetti misti passeggeri e merci, dal momento che in Italia la flotta di questa tipologia navale è particolarmente vetusta, insicura, ad alto consumo energetico ed inquinante, con una anzianità di 40, 50, 60 fino ad 80 anni;

fornire all'industria cantieristica indirizzi precisi per un piano industriale basato su commesse pubbliche immediatamente cantierabili, su investimenti in diversificazione produttiva e innovazione tecnologica volta alla sostenibilità e compatibilità ambientale, sul recupero di un modello produttivo ed organizzativo rispettoso del diritto alla salute ed alla sicurezza dei dipendenti Fincantieri e dei lavoratori delle ditte dell'appalto;

l'assenza di politica industriale che stiamo vivendo rischia di determinare situazioni analoghe a quelle della società Tirrenia, ossia uno « spezzatino » di *asset* strategici in mano ai privati nel comparto fondamentale della mobilità dei passeggeri e del turismo;

in relazione al trasporto ferroviario si registra un grave taglio dell'offerta dei servizi a fronte di un rincaro delle tariffe e della riduzione degli addetti; il trasporto pubblico locale si trova in una situazione di vera emergenza; in particolare, il decreto n. 78 del 2010, ha sostanzialmente « azzerato » i trasferimenti alle Regioni per il trasporto pubblico locale, per complessivi 1635 milioni, di cui 1181 milioni destinati al servizio ferroviario svolto da Trenitalia;

il taglio complessivo dei trasferimenti destinati al trasporto pubblico locale è di 1665 milioni di euro, al netto dei 400 milioni di dotazione del nuovo fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario; gran parte dei tagli ricadono sui contratti relativi al servizio ferroviario, con una decurtazione pari a 1200 milioni; le regioni denunciano di non poter sostenere tale riduzione, anche riducendo le risorse destinate agli altri servizi di trasporto locale (ferrovie regionali e autolinee);

le conseguenze di tali tagli sono insostenibili e minacciano il diritto universale alla mobilità: si prospetta un forte ridimensionamento del servizio; l'azzeramento degli investimenti in materiale rotabile; l'aumento delle tariffe, oltre a quelli già intervenuto nel corso del 2011 e in

misura socialmente insostenibile; l'esubero di migliaia di dipendenti del comparto; con gravi ricadute sul sistema sociale ed economico del territorio, sugli utenti, sulla congestione e sull'inquinamento; si prevedono effetti significativi anche sull'indotto, e in particolare sulle imprese di fornitura del materiale rotabile e su quelle di manutenzione del servizio; si prospettano ulteriori costi anche in termini di contenzioso con le aziende ferroviarie e di trasporto pubblico locale, per il mancato rispetto dei contratti sottoscritti;

il diritto universale alla mobilità appare minacciato anche dalla totale assenza di risorse per la sicurezza e la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie;

in tale contesto di tagli dell'offerta dei servizi di trasporto e di riduzione degli investimenti in infrastrutture di trasporto appare incomprensibile e da rifiutare la proposta dell'Allegato Infrastrutture in cui si evidenzia la funzione strategica del pedaggio della rete stradale e della rete ferroviaria; al riguardo occorre sottolineare che del volume complessivo di risorse derivante dalla previsione di introdurre i pedaggi sulle tratte stradali ed autostradali gestite dall'Anas i tre quarti gravano sulle infrastrutture stradali del Mezzogiorno; è appena il caso di ricordare che, come indicato dallo stesso allegato, per il Mezzogiorno « il livello qualitativo medio delle strade è di tipo inferiore ed appartiene alle strade provinciali, denunciando l'assenza di collegamenti autostradali », mentre « per le infrastrutture ferroviarie, la bassa dotazione infrastrutturale si accompagna ad un basso livello qualitativo, più accentuato che nella componente stradale e che vede la dotazione di patrimonio ferroviario a doppio binario elettrificato pari a 55 su 100 base Italia »;

la prevista introduzione del pedaggio produce ricadute negative per la popolazione residente e per le economie locali, soprattutto laddove non esistono, nel sistema viario territoriale, strade funzionali alternative; di conseguenza il pedaggio pe-

nalizzerebbe migliaia di cittadini che ogni giorno sono costretti a spostarsi lungo l'asse viario interessato dal pedaggio. Secondo il calcolo delle associazioni dei consumatori l'introduzione del pedaggio sui raccordi autostradali costerebbe mediamente 600 euro annui ai lavoratori pendolari;

il Parlamento con atti di indirizzo accolti dal Governo lo ha impegnato ripetutamente a prevedere, in sede di redazione dello strumento attuativo, l'esclusione dal nuovo sistema di pedaggio di tratti e raccordi autostradali interessati da una significativa percorrenza dei pendolari o perlomeno a prevedere misure agevolative nei confronti dei cittadini residenti e delle imprese operanti sul territorio;

non possiamo, infine, ignorare che si sono realizzate e sono attualmente in corso liberalizzazioni di rilevanti settori del trasporto (autostradale, aereo e marittimo), in mancanza di un quadro regolatorio definito; risulta evidente l'esigenza, ormai divenuta ineludibile, di provvedere, con un intervento legislativo, all'istituzione di un'Autorità indipendente nel settore dei trasporti al fine di evitare il riprodursi di situazione del passato, quando, come nel caso Alitalia, le previste liberalizzazioni si sono trasformate in privatizzazioni selvagge;

a nostro giudizio serve un regolatore unico, una *Authority* del settore dei trasporti, perché una condizione imprescindibile per il buon funzionamento delle regole di mercato che presiedono ad un processo di liberalizzazione è dato dalla presenza di un robusto quadro di regole, assistito da strumenti giuridici e sanzionatori idonei a garantirne il rispetto;

la tematica dell'istituzione di un'*Authority* nel settore dei trasporti è stata oggetto di esame parlamentare sin dalla scorsa legislatura, essendo contenuta nel disegno di legge governativo relativo al riordino delle Autorità indipendenti che non è giunto a conclusione per la scadenza anticipata della legislatura stessa;

un quadro regolatorio preciso nel settore dei trasporti è richiesto sia dagli operatori del settore, che hanno manifestato tale esigenza nelle audizioni che la Commissione IX sta svolgendo, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario di passeggeri e merci, sia dalla stessa Autorità antitrust;

lo stesso Piano nazionale della logistica, in fase di approvazione, se non inserito in un contesto regolato in modo chiaro rischia di essere velleitario, pur contenendo obiettivi condivisibili;

valutato che:

l'aggiornamento del 9° Allegato Infrastrutture al DEF, la Tabella 1, Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento giugno 2011 con l'elenco degli interventi compresi nel Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) ed il relativo quadro finanziario (costo, disponibilità e fabbisogno residuo) aggiornato al mese di giugno 2011, evidenzia che il costo totale delle opere comprese in tale Tabella 1 è pari a 233,2 miliardi di euro: di questi, solo 99,3 risultano disponibili; quasi il 60 per cento (133,9 milioni) sono ancora da reperire;

secondo quanto emerge dal VI Rapporto sullo stato di avanzamento della Legge obiettivo, curato dal Servizio Studi della Camera, aggiornato al 30 aprile 2011, l'intero Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) monitorato ad aprile 2010, ed integrato con i nuovi inserimenti previsti negli allegati alla Decisione di Finanza Pubblica (DFP) 2011-2013 e nel Documento di economia e finanza (DEF) 2012-2014, comprende 390 opere per un valore complessivo di 367.458 milioni di euro; considerando che 224 miliardi di euro di tale valore è investito nelle 12 regioni del Centro-Nord, e poco più del 60 per cento di tali fondi (141 miliardi) risulta destinato ad opere nel Mezzogiorno, appare evidente che il Programma non concorre alla riduzione del divario infrastrutturale, in questo ponendosi anche in aperto contrasto con le linee di indirizzo per le politiche di coesione dettate dall'Unione Europea;

solo 186 opere/lotti, per un valore di 137,16 miliardi (il 37 per cento del costo dell'intero programma) risultano deliberate dal CIPE, e quindi con progetto preliminare o progetto definitivo e quadro finanziario approvati (al netto dei procedimenti interrotti), la parte residua, per un valore di investimento di 230 miliardi, riguarda opere inserite nel programma ai soli fini procedurali;

considerato che:

per quanto di competenza della IX Commissione:

nell'allegato infrastrutture si prevede, per riorganizzare gli investimenti, di potenziare e riqualificare le infrastrutture esistenti e i servizi a queste collegati, e per la « riallocazione equa e coesiva delle risorse », la costituzione di un Fondo Unico Trasporti, valido per l'intero territorio nazionale;

non è chiaro quali risorse vadano a costituire la dotazione del Fondo, né, tantomeno, quali siano le modalità di funzionamento del Fondo medesimo; dall'allegato risulta che al Fondo saranno destinate anche le risorse provenienti dal FESR, da bilancio dello Stato, e i « FAS regionali » e che il Fondo dovrà essere in grado « di autocaricarsi » nel tempo, configurandosi come Fondo Rotativo, in particolare per la componente di investimento in conto capitale; al Fondo avranno accesso anche i gestori delle « società di corridoio »;

a tali società, definite nell'Allegato « strumenti di Partenariato Pubblico Privato » saranno « offerte » in gestione porzioni di reti stradali e autostradali, ambiti portuali ed « interportuali », che si configurano come « ambiti territoriali ottimali » vale a dire territori in cui esistono connessioni, soprattutto in termini di scambi « tra punti di aggregazione del valore », intesi come infrastrutture di trasporto, aree logistiche, distretti industriali che quindi – secondo l'Allegato Infrastrutture – sono « capaci di catturare valore »;

è importante sottolineare che in ambito nazionale esistono estese porzioni di territorio che non hanno queste caratteristiche e che necessitano di infrastrutture di trasporto proprio perché si configurano come « un non sistema di trasporto » che, per debolezze strutturali che occorre superare con urgenza, non è « capace di catturare valore »; basti pensare all'insufficienza e, in taluni casi, all'inesistenza dei servizi ferroviari di collegamento tra i capoluoghi di regione nel sud (è facile constatare come sia più facile andare da Bari a Milano piuttosto che da Bari a Reggio Calabria); quanto ai collegamenti aeroportuali, si riscontra la sostanziale assenza di collegamenti aerei sud-sud;

nel Sud non esistono distretti (industriali, tecnologici, di servizio) con adeguati sistemi di trasporto e di collegamento in grado di configurarsi come un assetto geografico-economico efficiente che possa essere affidato a gestori privati quali le « società di corridoio »;

« privatizzare » l'intero sistema di collegamento nelle aree con sistemi di trasporto inefficienti conferma e ricrea il circolo vizioso del sottosviluppo: sistemi di comunicazione inadeguati scoraggiano l'utenza (soprattutto l'iniziativa economica che ha bisogno di contare su un servizio regolare ed affidabile) sicché — considerato il basso livello di domanda, scoraggiata dall'inefficienza, dalla precarietà e dall'insicurezza del servizio — tendono ad essere sempre più sacrificati dai soggetti — quali ANAS, Ferrovie — che danno impulso alla realizzazione di infrastrutture solo se stimolati da una forte domanda dei potenziali utilizzatori di quell'opera;

domanda e offerta di infrastrutture sono infatti legate da una forte interdipendenza: da un lato, l'assenza, la scarsità o l'inaccessibilità delle infrastrutture di trasporto e per la logistica (si pensi agli interporti o ai terminali intermodali) sono un vincolo rilevante allo sviluppo economico e alla domanda di infrastrutturazione; dall'altro, sono le stesse dinamiche di sviluppo che agiscono da stimolo ad

ulteriore crescita che genera domanda di infrastrutturazione;

le inefficienze e le strozzature del trasporto del mezzogiorno che impediscono di avere un efficiente sistema di comunicazione — in termini di strutture, ma anche di gestione dei servizi connessi — sono un insuperabile vincolo ad una gestione privatistica e « societaria » di ipotetici ambiti territoriali in grado di « catturare valore »;

l'affidamento in gestione di un non-sistema di « famiglie infrastrutturali » del mezzogiorno a società di corridoio private — in luogo di avviare e accelerare interventi e politiche pubbliche industriali e di trasporto — fa venire meno uno dei principali stimoli pubblici alla crescita dei territori sottoutilizzati e una condizione essenziale per il benessere economico, sociale e civile delle popolazioni;

valutato che:

sia per i territori meridionali che per le aree sviluppate occorre programmare gli interventi infrastrutturali necessari a colmare il deficit esistente e a superare, per rafforzare la competitività della produzione nazionale, gli svantaggi di contesto, primo fra tutti l'inefficienza delle comunicazioni;

la creazione di « società di corridoio » funzionali all'« Ambito territoriale Ottimale » contrasta pertanto con l'esigenza di creare un effettivo « sistema » di trasporti che supporti le logiche di rete e di integrazione e interconnessione tra le reti alle diverse scale territoriali: europea, nazionale, regionale e locale; la capacità di « fare sistema » tra i diversi ambiti territoriali è infatti non solo un vantaggio competitivo, ma può essere considerato un fattore di produzione al pari di altri, soprattutto tra territori che presentino caratteristiche complementari per risorse naturali, capitale umano, capacità di interscambio;

le conseguenze economiche, sociali e civili del non-sistema dei trasporti per le popolazioni del Mezzogiorno, fa emergere

un'esigenza opposta all'ipotesi configurata dal Governo con le « società di corridoio »: occorre innanzitutto « mettere in rete » prioritariamente i territori meridionali, creando un tessuto locale di interconnessioni che consenta di far circolare in tempi compatibili uomini e merci, una condizione che consenta di migliorare subito la dipendenza economica delle regioni del sud e di attrarre nuove iniziative produttive anche per lo stimolo offerto dalla domanda interna; la stessa geografia del mezzogiorno – soprattutto se considerata

all'interno del più ampio « sistema mediterraneo » – sollecita la creazione di un sistema integrato di porti, interporti ed aeroporti, una vera e propria infrastruttura sistemica, fortemente integrata con le grandi reti di trasporto nazionali, che consenta di superare le profonde discontinuità territoriali, la dispersione delle risorse, la fragilità dei sistemi locali,

esprime

PARERE CONTRARIO.

ALLEGATO 2

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche. Testo unificato C. 3681 Velo e C. 4296 Nastri.**PROPOSTE EMENDATIVE**

ART. 1.

Al comma 1, dopo le parole: in materia di interporti aggiungere le seguenti: e piattaforme logistiche territoriali; conseguentemente, al medesimo comma, sopprimere le parole da: definisce fino a: dell'Unione europea.

1. 1. Garofalo.

Al comma 2, lettera a), premettere le seguenti parole: migliorare e.

1. 2. Garofalo.

Al comma 2, lettera d), dopo le parole: i limiti del trasporto aggiungere le seguenti: ferroviario tradizionale e.

1. 3. Garofalo.

Al comma 3, lettera b), sostituire le parole da: servizi integrati fino a: l'intermodalità con le seguenti: servizi integrati di rilevanza nazionale gestito da un soggetto imprenditoriale che opera al fine di favorire lo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità e migliorare la logistica.

1. 4. Garofalo.

Al comma 3, dopo la lettera b), inserire le seguenti:

c) per infrastruttura intermodale, ogni infrastruttura lineare o nodale, funzionale alla connettività della piattaforma logistica;

d) per distretto logistico, l'ente pubblico non economico di rilevanza nazionale che svolge, su ogni piattaforma logistica territoriale, funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento e promozione indicate all'articolo 3-bis.

Conseguentemente, all'articolo 2 sostituire i commi da 1 a 4 con i seguenti:

1. In coerenza con le previsioni del Piano nazionale della logistica, la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, integrata con la partecipazione di rappresentanti delle imprese ferroviarie operanti sul territorio nazionale, elabora il Piano generale per l'intermodalità.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, di seguito denominata « Conferenza unificata », approva il Piano generale per l'intermodalità, provvedendo alla definizione delle piattaforme logistiche territoriali e alla relativa disciplina amministrativa.

3. Con il decreto di cui al comma 2 o con successivo decreto adottato con la procedura di cui al medesimo comma 1, il

Ministro delle infrastrutture e dei trasporti determina l'ambito di influenza di ciascuna piattaforma logistica territoriale, in coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto, come definiti dalla decisione n. 661/2010/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010.

4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Distretti logistici, con uno o più decreti, provvede:

a) alla ricognizione degli Interporti già esistenti e rispondenti alla delibera CIPE del 7 aprile 1993;

b) alla ricognizione delle infrastrutture intermodali.

5. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Distretti logistici, con uno o più decreti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nella logica di sistema a rete, provvede all'individuazione di nuovi interporti, verificata la sussistenza dei requisiti previsti dall'articolo 3, commi 1 e 2, nonché all'individuazione di nuove infrastrutture intermodali, sulla base delle risultanze dell'attività di ricognizione di cui al comma 4.

6. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza unificata, individua i criteri per l'utilizzo delle risorse finanziarie finalizzate alla realizzazione e implementazione degli interporti, delle infrastrutture intermodali, delle piattaforme logistiche territoriali e al funzionamento dei Distretti logistici.

Conseguentemente, dopo l'articolo 3 inserire il seguente:

ART. 3-bis. — (Distretto logistico). — 1. Il Distretto logistico, in conformità con gli obiettivi di cui all'articolo 1, svolge i seguenti compiti:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento di tutte le iniziative inerenti lo sviluppo della piattaforma logistica territoriale, ai fini dell'integrazione dei sistemi di trasporto terrestre, marittimo, fluviale

ed aereo e per facilitare le operazioni ed i servizi intermodali e logistici delle merci;

b) promozione dello sviluppo economico delle aree facenti parte della piattaforma logistica territoriale;

c) valutazione di proposte e progetti locali per accedere a finanziamenti e programmi rivolti allo sviluppo della piattaforma logistica territoriale.

2. Il Presidente del Distretto logistico è il Presidente, o suo delegato, di una delle Regioni presenti nella piattaforma logistica, e resta in carica un anno, a rotazione con il Presidente, o suo delegato, di altra Regione presente nella medesima piattaforma logistica.

3. Con regolamento da emanarsi, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, lettera d), della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono definiti lo statuto, la composizione e l'organizzazione del Distretto logistico.

4. L'onere derivante dal funzionamento del Distretto logistico di cui al presente articolo è a carico dei soggetti gestori delle infrastrutture e dei servizi operanti nell'ambito della piattaforma logistica territoriale, nel limite del 3 per cento delle risorse ad essi assegnate con le modalità di cui all'articolo 4-bis.

Conseguentemente, all'articolo 4, premettere il seguente comma:

01. Il Distretto logistico, in relazione alle sue funzioni, è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale e la sua gestione patrimoniale e finanziaria è disciplinata dal regolamento di cui all'articolo 3-bis, comma 3.

Conseguentemente, dopo l'articolo 4, inserire il seguente:

ART. 4-bis. — (Potenziamento della rete infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali). — 1. In conformità alla attività di pianificazione e programmazione di cui all'articolo 2, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dei Di-

stretti logistici, trasmette al Governo, entro il 31 gennaio di ogni anno, le proposte relative alla realizzazione e implementazione degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali.

2. Il Governo, compatibilmente con gli equilibri di finanza pubblica, provvede ad inserire il piano organico delle proposte di cui al comma 1 nel Documento di economia e finanza di cui all'articolo 7, comma 2, lettera a), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ai fini della definizione dei relativi finanziamenti nel disegno di legge di stabilità annuale di cui al comma 2, lettera c), del medesimo articolo 7. Con successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità di impiego dei suddetti finanziamenti.

3. In sede di prima applicazione della presente legge, al fine di agevolare la realizzazione delle opere ricadenti all'interno delle piattaforme logistiche territoriali, nonché il funzionamento dei Distretti logistici, sono utilizzate, con le modalità di cui all'articolo 2, comma 7, le risorse previste dalla legge 4 agosto 1990, n. 240, e successive modificazioni.

1. 100. Garofalo.

All'emendamento 1.100 Garofalo (nuova formulazione) sostituire i commi 1 e 3 della parte consequenziale di modifica all'articolo 2, con i seguenti commi:

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, approva il Piano generale per l'intermodalità, nell'ambito del Piano generale dei trasporti e della logistica, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, sentita la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, integrata con la partecipazione di rappresentanti delle imprese ferroviarie operanti sul territorio nazionale,

provvedendo altresì alla definizione delle piattaforme logistiche territoriali e alla relativa disciplina amministrativa.

2. Lo schema di decreto di cui al comma 1 è trasmesso alle Camere per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia, da rendere entro trenta giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine, il decreto può essere adottato.

0. 1. 100. 1. Velo.

All'emendamento 1.100 Garofalo (nuova formulazione) sostituire il comma 1 della parte consequenziale che inserisce l'articolo 3-bis, con il seguente:

1. Il Comitato interregionale per l'intermodalità e la logistica, in conformità con gli obiettivi di cui all'articolo 1, svolge funzioni consultive e di coordinamento in relazione alle iniziative inerenti allo sviluppo della piattaforma logistica territoriale, ai fini dell'integrazione dei sistemi di trasporto terrestre, marittimo, fluviale ed aereo e per facilitare le operazioni ed i servizi intermodali e logistici delle merci

0. 1. 100. 2. Velo.

Al comma 3, dopo la lettera b), inserire le seguenti:

c) per infrastruttura intermodale, ogni infrastruttura lineare o nodale, funzionale alla connettività della piattaforma logistica;

d) per Comitato interregionale per l'intermodalità e la logistica, l'organismo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che svolge su ciascuna piattaforma logistica territoriale le funzioni di cui all'articolo 3-bis.

Conseguentemente, all'articolo 2 sostituire i commi da 1 a 4 con i seguenti:

1. In coerenza con le previsioni del Piano nazionale della logistica, la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, di cui al decreto legislativo 21 novembre

2005, n. 284, integrata con la partecipazione di rappresentanti delle imprese ferroviarie operanti sul territorio nazionale, elabora il Piano generale per l'intermodalità.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, di seguito denominata « Conferenza unificata », approva il Piano generale per l'intermodalità, provvedendo alla definizione delle piattaforme logistiche territoriali e alla relativa disciplina amministrativa.

3. Lo schema di decreto di cui al comma 2 è trasmesso alle Camere per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia, da rendere entro trenta giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine, il decreto può essere adottato.

4. Con il decreto di cui al comma 2 o con successivo decreto adottato con la procedura di cui al medesimo comma 1, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti determina l'ambito di influenza di ciascuna piattaforma logistica territoriale, in coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto, come definiti dalla decisione n. 661/2010/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010.

5. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere dei Comitati interregionali per l'intermodalità e la logistica, con uno o più decreti, provvede:

a) alla ricognizione degli Interporti già esistenti e rispondenti alla delibera CIPE del 7 aprile 1993;

b) alla ricognizione delle infrastrutture intermodali.

6. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere dei Comitati interregionali per l'intermodalità e la logistica, con uno o più decreti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nella logica di sistema a rete, provvede all'individuazione di nuovi interporti, verificata la sussistenza dei requisiti previsti dall'articolo 3,

commi 1 e 2, nonché all'individuazione di nuove infrastrutture intermodali, sulla base delle risultanze dell'attività di ricognizione di cui al comma 5.

7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza unificata, individua i criteri per l'utilizzo delle risorse finanziarie finalizzate alla realizzazione e implementazione degli interporti, delle infrastrutture intermodali, delle piattaforme logistiche territoriali e al funzionamento dei Comitati interregionali per l'intermodalità e la logistica.

Conseguentemente, dopo l'articolo 3 inserire il seguente:

ART. 3-bis. – (Comitato interregionale per l'intermodalità e la logistica). – 1. Ferme restando le competenze delle autorità portuali, il Comitato interregionale per l'intermodalità e la logistica, in conformità con gli obiettivi di cui all'articolo 1, svolge i seguenti compiti:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento di tutte le iniziative inerenti lo sviluppo della piattaforma logistica territoriale, ai fini dell'integrazione dei sistemi di trasporto terrestre, marittimo, fluviale ed aereo e per facilitare le operazioni ed i servizi intermodali e logistici delle merci;

b) promozione dello sviluppo economico delle aree facenti parte della piattaforma logistica territoriale;

c) valutazione di proposte e progetti locali per accedere a finanziamenti e programmi rivolti allo sviluppo della piattaforma logistica territoriale.

2. Il Presidente del Comitato interregionale per l'intermodalità e la logistica è il Presidente, o suo delegato, di una delle Regioni presenti nella piattaforma logistica, e resta in carica un anno, a rotazione con il Presidente, o suo delegato, di altra Regione presente nella medesima piattaforma logistica.

3. Con regolamento ministeriale, da emanarsi entro 90 giorni dalla data di

entrata in vigore della presente legge, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400 sono definiti la composizione, l'organizzazione e la disciplina amministrativa e contabile del Comitato interregionale per l'intermodalità e la logistica.

4. L'onere derivante dal funzionamento del Comitato interregionale per l'intermodalità e la logistica di cui al presente articolo è a carico dei soggetti gestori delle infrastrutture e dei servizi operanti nell'ambito della piattaforma logistica territoriale, nel limite del 3 per cento delle risorse ad essi assegnate con le modalità di cui all'articolo 4-bis.

Conseguentemente, dopo l'articolo 4, inserire il seguente:

ART. 4-bis. – *(Potenziamento della rete infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali).* – 1. In conformità alle attività di pianificazione e programmazione di cui all'articolo 2, entro il 31 gennaio di ogni anno, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti i Comitati interregionali per l'intermodalità e la logistica, predispone, i progetti relativi alla realizzazione e implementazione degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali.

2. Il Governo, compatibilmente con gli equilibri di finanza pubblica, provvede ad inserire i progetti di cui al comma 1 nel Documento di economia e finanza di cui all'articolo 7, comma 2, lettera a), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ai fini della definizione dei relativi finanziamenti nella legge di stabilità annuale di cui all'articolo 11 della legge n. 196 del 2009. Con successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità di impiego dei suddetti finanziamenti.

3. In sede di prima applicazione della presente legge, al fine di agevolare la realizzazione delle opere ricadenti all'interno delle piattaforme logistiche territoriali, nonché il funzionamento dei Comitati interregionali per l'intermodalità e la

logistica, sono utilizzate, con le modalità di cui all'articolo 2, comma 7, le risorse previste dalla legge 4 agosto 1990, n. 240, e successive modificazioni.

Conseguentemente, all'articolo 6, sostituire il comma 1 con i seguenti:

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti i parametri urbanistico – edilizi in merito alle particolari caratteristiche delle strutture.

2. Fatte salve le competenze delle Regioni, per gli interporti facenti parte della Piattaforma logistica territoriale, inseriti nei decreti ministeriali di cui all'articolo 2, commi 5 e 6, ai fini di accelerare la realizzazione di infrastrutture di trasporto, viabilità e parcheggi, l'approvazione dei progetti definitivi da parte del consiglio comunale costituisce variante urbanistica a tutti gli effetti.

1. 100. Garofalo *(nuova formulazione)*.

ART. 3.

Sostituire i commi da 1 a 4 con i seguenti:

1. L'individuazione di un nuovo Interporto è subordinata alla sussistenza dei seguenti requisiti territoriali:

a) disponibilità di territorio privo di vincoli paesaggistici, naturalistici o urbanistici che ne compromettano la fattibilità;

b) collegamenti stradali diretti con la viabilità di grande comunicazione;

c) collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale prioritaria;

d) adeguati collegamenti stradali e ferroviari con almeno un porto ovvero un aeroporto;

e) coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto, come definiti dalla Decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010.

2. Il progetto di un nuovo Interporto, nel rispetto del Testo Unico in materia di tutela dell'ambiente di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152, deve altresì prevedere:

a) un terminale ferroviario intermodale, idoneo a formare o ricevere treni completi a standard europei, in grado di operare con un numero non inferiore a dieci coppie di treni settimanali;

b) un'area attrezzata di sosta per i veicoli industriali;

c) un servizio doganale;

d) un centro direzionale;

e) un'area per i servizi alle persone ed una per i servizi ai veicoli industriali;

f) aree diverse destinate rispettivamente alle funzioni di trasporto intermodale, di logistica, di approvvigionamento, di logistica industriale, di logistica distributiva e di logistica distributiva urbana;

g) sistemi che garantiscano la sicurezza delle merci, delle aree e degli operatori;

h) interconnessioni con piattaforme info-telematiche orientate alla gestione dei processi logistici e del trasporto merci.

Conseguentemente, al medesimo articolo 3, al comma 5, sostituire le parole: di cui ai commi 2 e 4 *con le seguenti:* di cui ai commi 1 e 2;

Conseguentemente, al medesimo articolo 3, sopprimere i commi 7 e 8.

3. 100. Garofalo.

ART. 4.

Al comma 2, dopo le parole: fine di lucro *aggiungere le seguenti:* In ogni caso, l'utilizzo di risorse pubbliche è disciplinato dalle norme sulla contabilità di stato e dal codice dei contratti pubblici.

4. 1. Garofalo.

ART. 5.

Al comma 1, dopo le parole: in materia di rifiuti *aggiungere le seguenti:* e trasporto delle merci pericolose.

Conseguentemente, al medesimo comma 1, sostituire le parole da: di trasporto *fino a:* tali attività *con le seguenti:* di gestione dei rifiuti speciali e delle merci pericolose, al fine di favorire la diversione modale e la sicurezza dei trasporti nell'ambito delle piattaforme logistiche territoriali.

Conseguentemente, al medesimo articolo 5 sostituire la rubrica con la seguente: (Gestione di rifiuti e trasporto e stoccaggio delle merci pericolose).

5. 1. Garofalo.

ART. 6.

Dopo l'articolo 6 aggiungere i seguenti:

ART. 6-bis. – (Modifiche all'articolo 83-bis del decreto legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, come modificato dall'articolo 1-bis, comma 1, lettera a) del decreto legge 6 luglio 2010, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2010, n. 127). – 1. Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 4-quinquies dell'articolo 83-bis del decreto legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, come modificate dall'articolo 1-bis, comma 1, lettera a) del decreto legge 6 luglio 2010, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2010, n. 127, sono sostituite dalle seguenti:

« 1. L'Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sulla base di un'adeguata indagine a campione e tenuto conto delle rilevazioni effettuate mensilmente dal Ministero dello sviluppo economico sul prezzo medio del gasolio per autotrazione, determina mensilmente

il costo medio del carburante per chilometro di percorrenza, con riferimento alle diverse tipologie di veicoli.

2. L'Osservatorio, con riferimento alle tipologie di veicoli, determina mensilmente la quota, espressa in percentuale, delle oscillazioni del costo medio del carburante per chilometro di percorrenza e la relativa incidenza sul mercato.

3. Nell'ambito del mercato dell'autotrasporto di cose per conto terzi, al fine di garantire un'equa corresponsione del corrispettivo del trasporto, qualora il costo medio del carburante per chilometro di percorrenza subisca una oscillazione, individuata ai sensi del comma 2, non inferiore al 10 per cento, si applica di diritto al contratto di autotrasporto, la clausola di eccessiva onerosità sopravvenuta di cui all'articolo 1467 del codice civile ».

ART. 6-ter. — (Nuove disposizioni in materia di gestione e aggiornamento degli albi degli autotrasportatori). — 1. All'articolo 105, comma 3, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n.112 sopprimere la lettera h).

2. L'Albo nazionale degli autotrasportatori, istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gestisce e aggiorna gli albi locali degli autotrasportatori.

ART. 6-quater. — (Misure volte a favorire le aggregazioni e le fusioni tra imprese di autotrasporto). — 1. A decorrere dall'anno 2012, una quota delle risorse non inferiore a 100 milioni di euro, stabilita annualmente dalle leggi di stabilità e di bilancio per il perseguimento degli interventi a favore dell'autotrasporto, è destinata a sostenere l'adozione di misure volte a promuovere il perfezionamento di operazioni di aggregazioni o fusioni tra imprese di autotrasporto.

2. Le misure di cui al comma 1 possono consistere:

a) nella concessione di sgravi concessione di sgravi fiscali o contributivi legati all'incremento della base occupazionale dell'impresa;

b) nel riconoscimento di agevolazioni fiscali nei confronti delle imprese che, a seguito del perfezionamento delle operazioni di aggregazione o di fusione, abbiano assorbito nell'ambito della propria compagine societaria soggetti che escono dal mercato o che esercitano l'attività in conto proprio;

c) nella progressiva riduzione dell'imposta regionale per le attività produttive.

3. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro trenta giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* delle leggi di stabilità e di bilancio, sono stabilite le modalità applicative della presente disposizione, l'individuazione dei beneficiari e i criteri di riconoscimento delle misure di cui al presente articolo. In ogni caso, le misure di cui al presente articolo devono essere concesse in modo proporzionale all'incremento dimensionale delle imprese realizzato a seguito delle operazioni di aggregazione o di fusione e, in particolare, avendo riguardo al numero dei veicoli posseduti da ciascuna impresa prima della conclusione dell'operazione stessa, purché il numero finale dei veicoli non risulti inferiore alle dieci unità.

4. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo si provvede mediante quota parte delle maggiori entrate conseguenti all'applicazione del successivo comma.

5. All'articolo 30-bis, comma 1, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a) le parole « 12,6 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 13,1 per cento »;

b) alla lettera b) le parole « 11,6 per cento » sono sostituite dalle seguenti « 12,1 per cento »;

c) alla lettera c) le parole « 10,6 per cento » sono sostituite dalle seguenti « 11,1 per cento »;

d) alla lettera d) le parole « 9 per cento » sono sostituite dalle seguenti « 9,5 per cento »;

e) alla lettera e) le parole « 8 per cento » sono sostituite dalle seguenti « 8,5 per cento ».

ART. 6-quinquies. — (*Investimenti in innovazione tecnologica*). — 1. A decorrere dall'anno 2012, una quota delle risorse non inferiore a 25 milioni di euro, stabilita annualmente dalle leggi di stabilità e di bilancio per il perseguimento degli interventi a favore dell'autotrasporto, è destinata a sostenere le imprese che intendano dotarsi di dispositivi tecnologici che consentano la tracciabilità dei percorsi e la gestione satellitare delle flotte. A tal fine è attribuito un contributo, nella forma di credito di imposta, pari al 50 per cento del costo sostenuto per l'installazione dei localizzatori satellitari e al 30 per cento del costo di abbonamento del servizio. Con decreto del Ministro dell'Economia delle Finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale* delle leggi di stabilità e di bilancio sono determinati i criteri applicativi della disciplina di cui al presente articolo.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo si provvede mediante quota parte delle maggiori entrate conseguenti all'applicazione del comma 5 del precedente articolo 6-*quater*.

ART. 6-sexies. — (*Istituzione della Banca dati nazionale dell'autotrasporto*). — 1. È istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la Banca dati nazionale dell'autotrasporto, di seguito denominata « Banca ».

2. Con regolamento adottato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentito il Ministro dell'interno, sono disciplinati le modalità di funzionamento della Banca, la modalità di accesso, l'inserimento in essa dei dati relativi alle imprese di autotrasporto, la gestione dei profili nonché ogni comunicazione e informativa facente riferimento alle imprese stesse. Sono altresì stabiliti i casi e le modalità di cancellazione dalla Banca dei dati relativi alle imprese.

3. La Banca, anche attraverso l'ausilio di organismi accreditati specializzati nella tracciabilità dei percorsi e nella gestione satellitare delle flotte, consente alle Forze dell'Ordine e agli operatori del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di aumentare i livelli di controllo ai fini della sicurezza e della trasparenza del mercato, nonché per limitare la diffusione del cabotaggio abusivo sul territorio nazionale.

4. La Banca fornisce altresì un *rating*, anche di merito creditizio, alle imprese di autotrasporto che operano sul territorio nazionale nel pieno rispetto della normativa comunitaria e interna.

5. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 1 milione di euro, si provvede mediante quota parte delle maggiori entrate conseguenti all'applicazione del comma 5 del precedente articolo 6-*quater*.

ART. 6-septies. — (*Modifiche all'articolo 10 del decreto legislativo n. 286 del 21 novembre 2005*). — L'articolo 10 del decreto legislativo n.286 del 21 novembre 2005 è sostituito dal seguente:

« 1. All'articolo 1696 del codice civile sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

“Nei trasporti nazionali e internazionali il risarcimento dovuto dal vettore per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata non può essere superiore all'importo di cui all'articolo 23, comma 3, della Convenzione per il trasporto stradale di merci, ratificata con legge 6 dicembre 1960, n. 1621, e successive modificazioni.

Nell'ipotesi di cui al comma 1, l'indennizzo viene calcolato in base al valore della merce nel luogo e nel tempo in cui il vettore la ha ricevuta ed il limite di responsabilità è stabilito in 8,33 diritti speciali di prelievo per ogni chilogrammo lordo di merce trasportata.

La previsione di cui al comma precedente non è derogabile a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.

Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni».

6. 01. Borghesi, Monai.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 6, aggiungere il seguente:

ART. 6-bis. – (Modifica alla legge 4 agosto 1990, n. 240). – All'articolo 9 della legge 4 agosto 1990, n. 240, dopo le parole « legge 15 giugno 194, n. 245, » aggiungere le seguenti: « e quello di Trento, riconosciuto successivamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in possesso dei requisiti previsti dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica per gli interporti di rilevanza nazionale, ».

6. 02. Brugger, Zeller.