

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

| | |
|---|-----|
| DL 133/2014: Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive. C. 2629 Governo (Parere alla VIII Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i>) | 104 |
| ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>) | 108 |

COMITATO DEI NOVE:

| | |
|---|-----|
| Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Testo unificato C. 731-1588-A | 107 |
| UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI | 107 |

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 1° ottobre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.15.

DL 133/2014: Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive.

C. 2629 Governo.

(Parere alla VIII Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 30 settembre 2014.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO, esprimendosi sulla proposta di parere presentata dal relatore nella seduta di ieri, in merito alla prima condizione esprime parere contrario in quanto viene soppressa la previsione dell'approvazione *ex lege* del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti stipulato tra RFI e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 8 agosto 2014. Ritene altresì che possano presentarsi problematiche connesse anche alla necessità di acquisire il parere delle competenti Commissioni parlamentari.

In merito alla seconda condizione esprime parere favorevole a condizione che essa sia riformulata nel senso di sostituire il primo periodo del comma 11

nei termini seguenti: « Per consentire l'avvio degli investimenti previsti, i contratti di programma tra l'ENAC e i gestori aeroportuali sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di sottoscrizione dei contratti medesimi, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che deve esprimersi improrogabilmente entro trenta giorni ». La riformulazione a suo avviso si rende necessaria in quanto di recente sono state concluse le procedure per l'approvazione dei contratti già firmati, mentre non sono state definite nei tempi previsti le ulteriori procedure il cui *iter* si è protratto per problematiche di carattere tecnico-giuridico.

Relativamente alla terza condizione si rimette alla Commissione.

Per quanto riguarda la quarta condizione esprime parere contrario in quanto il piano strategico nazionale della portualità e della logistica è un atto di indirizzo e programmazione unitaria e strategica che non può che essere istituzionalmente proprio del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Nella predisposizione di tale piano si terrà conto anche dei progetti infrastrutturali che le Autorità portuali dovranno inoltrare nei tempi previsti.

Per quanto riguarda le osservazioni contenute nella proposta di parere del relatore, non ha rilievi se non relativamente all'osservazione di cui alla lettera b), sulla quale esprime parere contrario, dal momento che con tale osservazione si propone di sopprimere il concerto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento alla procedura di adozione del decreto con il quale saranno stabilite le modalità attuative per la concessione del credito d'imposta per favorire gli interventi infrastrutturali finalizzati all'accesso al servizio a banda ultralarga.

Esprime infine una valutazione contraria sulla proposta alternativa di parere presentata dal gruppo Movimento 5 Stelle nella seduta di ieri.

Paolo COPPOLA (PD), *relatore*, invita il rappresentante del Governo a riconsiderare le proprie valutazioni. Osserva infatti che la prima condizione non impedisce né ritarda l'approvazione del contratto di programma parte investimenti con RFI, ma conformemente a quanto previsto dalla legislazione vigente, richiede che sul contratto sia acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Riguardo alla condizione di cui al numero 2) del parere, osserva che la proposta di riformulazione avanzata dal rappresentante del Governo avrebbe l'effetto di protrarre anche per il futuro la determinazione delle tariffe aeroportuali mediante contratti di programma che saranno stipulati tra l'ENAC e i gestori aeroportuali. Ciò risulta in contrasto con la normativa vigente, con cui è stata recepita la direttiva 12/2009/CE, per cui i diritti aeroportuali sono determinati dal gestore aeroportuale, previa consultazione delle compagnie aeree operanti nello scalo, sulla base dei modelli tariffari che di recente l'Autorità di regolazione dei trasporti ha approvato. Giudica pertanto più convincente il nuovo testo del primo periodo del comma 11 dell'articolo 1 formulato nella propria proposta di parere, che fa espresso riferimento ai contratti di programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori aeroportuali alla data di entrata in vigore del decreto-legge n. 133 del 2014. Osserva peraltro che, a seguito dell'intervento del rappresentante del Governo, si rende necessaria una riformulazione della proposta di parere presentata nella seduta di ieri, nel senso di eliminare l'inciso con cui si richiedeva di specificare nominativamente i contratti di programma ai quali il primo periodo del comma 11 si sarebbe applicato.

Per quanto riguarda la contrarietà del rappresentante del Governo sulla condizione di cui al numero 4), evidenzia che tale condizione non mette in alcun modo in discussione il fatto che la competenza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti relativamente al piano strategico nazionale della portualità e della logistica, limitandosi a richiedere che lo schema di

decreto recante la proposta di piano sia trasmesso, prima della sua approvazione definitiva, alle competenti Commissioni parlamentari che potranno esprimersi su di essa attraverso un parere. Ritiene che tale richiesta possa essere mantenuta. Sempre per quanto concerne le previsioni del comma 1 dell'articolo 29, fa presente che nella propria riformulazione della proposta di parere, la condizione di cui al numero 4) è stata ampliata nel senso di prevedere che il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali tenga conto anche della normativa dell'Unione europea relativa alla rete transeuropea dei trasporti. È stata altresì introdotta un'ulteriore osservazione, con la quale si invita la Commissione di merito l'opportunità di precisare, tra le finalità della norma, che la competitività del sistema portuale e logistico si riferisce al trasporto sia delle persone sia delle merci.

Per quanto concerne, infine, il rilievo formulato dal rappresentante del Governo in merito alla proposta di sopprimere i concerti con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze relativamente all'adozione dell'attuazione del decreto che stabilirà le modalità attuative per la concessione del credito d'imposta a favore degli interventi infrastrutturali in materia di banda ultralarga, sottolinea che occorre modificare l'atteggiamento per cui su ogni misura di attuazione di quanto previsto dalla legge debbano essere acquisiti concerti di un gran numero di Ministeri. Osserva che tale impostazione crea notevolissimi ritardi in fase di attuazione, tanto che molti interventi disposti per legge rimangono inattuati. Per questo ritiene di insistere nella richiesta di soppressione dei concerti e giudica opportuno formularla come condizione.

Presenta quindi una riformulazione della propria proposta di parere nel senso indicato nel proprio intervento (*vedi allegato*).

Michele DELL'ORCO (M5S), premettendo che avrebbe auspicato che il Governo corredasse la contrarietà sulla pro-

posta alternativa di parere presentata dal proprio Gruppo con motivazioni di merito, fa presente che il provvedimento d'urgenza in esame contiene numerose e rilevanti disposizioni di competenza della Commissione, nonché disposizioni in materia di concessioni autostradali, che, pur non rientrando nella stretta competenza della Commissione, tuttavia rivestono per essa particolare interesse. A tale riguardo esprime la propria forte contrarietà sulle disposizioni di cui all'articolo 5 che permettono il rinnovo delle concessioni autostradali per affidamento diretto, e non attraverso una gara, prefigurando il rischio molto probabile dell'avvio di una procedura di infrazione da parte della Commissione europea. Segnala quindi al relatore l'esigenza di inserire nella propria proposta di parere una condizione con la quale si richiede la soppressione di tali disposizioni.

Alberto PAGANI (PD) in riferimento alla condizione di cui al numero 4) della proposta di parere del relatore, che prevede che nella redazione del piano della portualità si tenga conto delle linee di sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che il citato piano sia sottoposto al parere delle competenti Commissioni parlamentari, manifesta perplessità riguardo alla valutazione contraria del rappresentante del Governo. Ritiene infatti che il piano debba essere impostato in conformità con le linee di intervento individuate in sede europea e giudica altresì opportuno che le Commissioni competenti si possano esprimere sulle scelte che saranno adottate in quella sede prima della definitiva approvazione del piano stesso.

Settimo NIZZI (FI-PdL) esprime disappunto in quanto nel provvedimento in esame non sono contenute disposizioni volte a promuovere lo sviluppo infrastrutturale della Sardegna, che sconta, ormai da anni, una grave situazione nel settore dei trasporti. Sottolinea che la Sardegna è stata dimenticata in questo e nei precedenti provvedimenti volti a promuovere le infrastrutture del Paese, creando di fatto

cittadini di serie A e di serie B, e che non è stato dato seguito, nel provvedimento in esame, neanche ad interventi di miglioramento della sicurezza ferroviaria di cui si è già avviata la sperimentazione in alcune regioni, tra cui la Sardegna. Quanto alla disposizione che prevede l'adozione di un piano della portualità redatto anche tenendo conto delle esigenze di riorganizzazione delle Autorità portuali, osserva che tale riorganizzazione non deve avvenire a discapito di alcune regioni e in particolare a discapito della Sardegna, per non creare ulteriori diseguaglianze tra le regioni per quanto concerne le dotazioni infrastrutturali del sistema dei trasporti.

Michele Pompeo META, *presidente*, osserva, relativamente all'intervento del deputato Dell'Orco, che sulla materia delle concessioni autostradali sussistono questioni di competenza che limitano le possibilità di intervento della Commissione. Per quanto riguarda le valutazioni espresse da rappresentanti del Governo, ricorda che la Commissione ha costantemente assunto posizioni ben note e largamente condivise sulla rilevanza di settori quali la portualità o di atti come i contratti di programma e sull'esigenza di rispettare le competenze che l'ordinamento europeo e quello nazionale attribuiscono all'Autorità di regolazione dei trasporti, che è stata istituita proprio grazie a un forte impulso della Commissione stessa. Esprime altresì il proprio rammarico per il fatto che non vi sia stata, tra gli organi politici del Governo e del Parlamento, in anticipo rispetto allo svolgimento della seduta, una comunicazione e un confronto sui rilievi che sono stati espressi sul parere presentato dal relatore. Ritiene altresì che sia comunque necessario mantenere distinto il ruolo di valutazione politica spettante agli organi politici rispetto all'istruttoria tecnica della struttura burocratica. Nel merito condivide i contenuti della proposta di parere del relatore. Per quanto concerne il contratto di programma con RFI, osserva che la legislazione vigente prevede il parere della Commissione, che può essere mantenuto

senza prolungare i tempi di approvazione del contratto stesso. Per quanto riguarda il piano strategico della portualità e della logistica, giudica del tutto ragionevole la richiesta che le competenti Commissioni parlamentari possano, in modo formale, prima che il piano sia definitivamente approvato, conoscerne i contenuti e valutarlo mediante l'espressione di un parere. Rileva infine che la definizione dei modelli tariffari per la determinazione dei diritti aeroportuali rappresenta una delle competenze più rilevanti dell'Autorità di regolazione dei trasporti, per cui a suo giudizio, una volta che i modelli in questione sono stati approvati, non si può continuare a determinare l'entità di tali diritti sulla base del precedente sistema che risulta superato rispetto alla normativa dell'Unione europea e a quella nazionale.

Pone quindi in votazione la proposta di parere del relatore, come riformulata, ricordando che, in caso di approvazione, deve considerarsi preclusa la proposta alternativa di parere presentata dal gruppo Movimento 5 Stelle.

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

La seduta termina alle 14.45.

COMITATO DEI NOVE

Mercoledì 1° ottobre 2014.

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Testo unificato C. 731-1588-A.

Il Comitato si è riunito dalle 14.45 alle 15.50.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.50 alle 16.

ALLEGATO

DL 133/2014: Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive (C. 2629 Governo).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per le parti di competenza, il decreto-legge recante « Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive » (C. 2629 Governo),

premesso che:

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

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

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

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

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

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

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

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

la puntuale indicazione dei contratti di programma ai quali si applicano le disposizioni di cui al primo periodo del comma 11 dell'articolo 1 risulta tanto più opportuna in considerazione del fatto che non appare appropriato il riferimento, di cui al medesimo periodo, agli aeroporti di interesse nazionale, dal momento che la procedura per l'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale, disciplinata dall'articolo 698 del codice della navigazione, non è stata completata e, di conseguenza, non è stato finora adottato il decreto del Presidente della Repubblica con cui si deve provvedere a tale individuazione;

al comma 11 dell'articolo 1 si introduce inoltre una misura di semplificazione in base alla quale, con riferimento agli scali aeroportuali di interesse nazionale, per cui vale la considerazione espressa nel paragrafo precedente, il parere favorevole espresso dalle Regioni e dagli enti locali interessati sui piani regolatori aeroportuali comprenda ed assorba, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere inserite negli stessi piani regolatori;

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

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

terventi indicati come cantierabili entro il 31 dicembre 2014, vale a dire il completamento della copertura del passante ferroviario di Torino, l'ammodernamento della tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico Bologna-Lecce, la tratta Colosseo-Piazza Venezia della linea C della metropolitana di Roma; ad interventi indicati come cantierabili entro il 30 giugno 2015, vale a dire l'ulteriore lotto costruttivo della tratta AV/AC Verona-Padova, la messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia, il Terzo valico dei Giovi Milano-Genova, il Nuovo valico del Brennero e il completamento della Linea 1 della metropolitana di Napoli; ad interventi indicati come cantierabili entro il 31 agosto 2015, vale a dire la metropolitana di Torino, la tramvia di Firenze, il quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca-Pistoia e gli aeroporti di Firenze e Salerno; come evidenziato nel corso dell'audizione informale di Assoporti, tenutasi presso la Commissione Ambiente in data 29 settembre scorso, alcune delle opere citate potrebbero favorire lo sviluppo dei traffici afferenti ai porti, attraverso il superamento di strozzature e l'intreconnessione con le reti transeuropee di trasporto;

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

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

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

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

L'articolo 6, comma 1, prevede la concessione, fino al 31 dicembre 2015, di un credito d'imposta IRES e IRAP, entro il limite massimo del 50 per cento dell'investimento, per la promozione di reti di comunicazione elettronica a banda ultralarga laddove le condizioni di mercato siano insufficienti a garantire l'investimento privato;

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

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

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

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

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

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

il comma 2 dell'articolo 29 prevede che, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, le Autorità portuali presentino alla Presidenza del Consiglio un resoconto degli interventi inerenti la logistica portuale in corso di realizzazione o da intraprendere, con i

relativi cronoprogrammi e piani finanziari, ai fini della selezione degli interventi ritenuti più urgenti per il loro inserimento nel piano strategico o per interventi sostitutivi;

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

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

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

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

il comma 5 dell'articolo 41 differisce al 31 dicembre 2015 il blocco, scaduto il 30 giugno 2014, delle azioni esecutive nei confronti delle imprese esercenti il tra-

sporto ferroviario regionale nella regione Campania ed interessate dal piano di rientro dalla situazione di disavanzo: si prevede inoltre che i pignoramenti effettuati non vincolino gli enti debitori e i terzi pignorati,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

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

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

3) *al comma 1 dell'articolo 6 apporre le seguenti modificazioni:*

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

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

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

d) al capoverso 7-septies sopprimere le parole: « di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze »;

4) *al comma 1 dell'articolo 29 apportare le seguenti modificazioni:*

a) *dopo le parole:* « ai sensi della legge n. 84 del 1994 » *inserire le seguenti:* « , tenendo conto dell'individuazione e dello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, con particolare riguardo alla rete centrale dei porti, sulla base di quanto previsto dal regolamento (UE) n. 1315/2013, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, »;

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

e con le seguenti osservazioni:

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

b) con riferimento al comma 1 dell'articolo 6, valuti la Commissione di merito l'opportunità di definire nell'ambito

del decreto-legge le condizioni, i criteri, le modalità e le procedure relative alla concessione del credito d'imposta, circoscrivendo le misure applicative da definire mediante il decreto ministeriale di cui al capoverso 7-septies, al fine di rendere l'intervento in questione operativo quanto prima possibile;

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

1) la realizzazione di un catasto nazionale delle infrastrutture;

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

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

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

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

d) con riferimento al comma 1 dell'articolo 29, valuti la Commissione di merito l'opportunità di precisare, tra le finalità della norma, che la competitività del sistema portuale e logistico si riferisce al trasporto sia delle persone sia delle merci;

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