

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

Variazione nella composizione della Commissione .....	70
Indagine conoscitiva sulla sicurezza informatica delle reti.	
Audizione di rappresentanti di Cisco Systems Italy srl. ( <i>Svolgimento e conclusione</i> ) .....	70
ATTI DEL GOVERNO:	
Schema di decreto legislativo concernente modifiche al decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, recante attuazione delle direttive 2008/57/CE e 2009/131/CE, relative all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario. Atto n. 515 ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i> ) .....	71
SEDE CONSULTIVA:	
Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani. Nuovo testo C. 3465-4290-B Governo, approvato dal Senato, modificato dalla Camera e nuovamente modificato dal Senato ( <i>Parere alla VIII Commissione</i> ) ( <i>Esame e conclusione – Nulla osta</i> ) .....	73

*Martedì 27 novembre 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.*

#### **La seduta comincia alle 10.05.**

#### **Variazione nella composizione della Commissione.**

Mario VALDUCCI, *presidente*, comunica che il deputato Renzo Lusetti cessa di far parte della Commissione.

#### **Indagine conoscitiva sulla sicurezza informatica delle reti.**

#### **Audizione di rappresentanti di Cisco Systems Italy srl. (*Svolgimento e conclusione*).**

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso

l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Introduce quindi l'audizione.

Paolo CAMPOLI, *direttore mercato europeo telecomunicazioni Cisco Europa*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Jonny CROSIO (LNP) e Deborah BERGAMINI (Pdl).

Paolo CAMPOLI, *direttore mercato europeo telecomunicazioni Cisco Europa*, fornisce ulteriori precisazioni.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ringrazia Paolo CAMPOLI, *direttore mercato euro-*

peo telecomunicazioni Cisco Europa, per il suo intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 10.45.**

---

*N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.*

#### ATTI DEL GOVERNO

Martedì 27 novembre 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

**La seduta comincia alle 10.50.**

**Schema di decreto legislativo concernente modifiche al decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, recante attuazione delle direttive 2008/57/CE e 2009/131/CE, relative all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario.**

**Atto n. 515.**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno.

Mario LOVELLI (PD), *relatore*, fa presente che lo schema di decreto legislativo all'esame reca alcune modifiche al decreto legislativo n. 191 del 2010 che ha recepito nell'ordinamento interno le direttive 2008/57/CE e 2009/131/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario.

Rileva che, in base alla relazione illustrativa, le modifiche risultano volte a superare una procedura EU-pilot (specificamente la n. 3207/12/MOVE), vale a dire una procedura di richiesta di chiarimenti da parte della Commissione europea avviata nell'ambito del meccanismo di cooperazione e scambio di informazioni sull'attuazione del diritto dell'Unione, attivato

tra la Commissione europea e gli Stati nazionali e preventivo all'apertura di procedure formali di infrazione.

In particolare, la procedura aveva ad oggetto alcuni peculiari aspetti. Il primo riguarda il modo in cui nell'ordinamento italiano è stato assicurato il recepimento dell'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva 2008/57/CE che prevede espressamente l'obbligo per gli Stati membri, nel caso in cui, in mancanza di casi specifici pertinenti, non siano tenuti ad applicare una o più specifiche tecniche di interoperabilità (STI vale a dire i requisiti tecnici di ogni componente del sistema ferroviario al fine di garantire l'interoperabilità a livello europeo), di trasmettere alla Commissione europea un dossier contenente le informazioni previste dall'allegato IX alla medesima direttiva in caso di richiesta di deroghe. In relazione a tale disposizione la Commissione europea rileva che l'articolo 8, comma 2, del decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, con il quale la direttiva 2008/57/CE è stata recepita nell'ordinamento italiano, non prevederebbe tale obbligo, stabilendo che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa avvalersi della facoltà di non applicare in determinati casi una o più STI, comunicando alla Commissione europea la proposta motivata di deroga. Osserva che la contestazione della Commissione sembra discendere da un'interpretazione della disposizione in questione secondo cui l'utilizzo del vero « potere » si riferirebbe non soltanto all'esercizio della facoltà sopra richiamata, ma anche alla trasmissione della comunicazione e del fascicolo allegato. Sottolinea che, al fine di eliminare ogni possibile incertezza al riguardo, lo schema di decreto legislativo in oggetto all'articolo 1, comma 1, lettera a), prospetta una modifica al citato articolo 8, comma 2, precisando che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti « si avvale » della facoltà.

Il secondo aspetto è inerente alla formulazione degli articoli 22 e 24 attinenti all'autorizzazione supplementare che l'Italia può richiedere per componenti del sistema ferroviario che hanno già ricevuto

una prima autorizzazione in uno Stato membro: in tali articoli infatti in più passaggi si fa riferimento, in ordine alla prima autorizzazione ovvero al contenuto del fascicolo informativo da presentare per ottenere l'autorizzazione supplementare, alle relative norme del decreto legislativo medesimo, ovvero del precedente decreto legislativo n. 162/2007, e non alle corrispondenti disposizioni della direttiva 2008/57/CE, ovvero della precedente direttiva 2004/49/CE; evidenza che tale formulazione potrebbe indurre a ritenere che componenti prodotte in altri Stati membri debbano richiedere anche la prima autorizzazione in Italia, o svolgere in Italia gli adempimenti da richiamare nel fascicolo informativo. Si tratta in particolare delle disposizioni relative a: le autorizzazioni supplementari per la messa in servizio dei veicoli conformi, ma non completamente, alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità – STI (articolo 22, comma 2 e comma 3, lettera a) del decreto legislativo n. 191/2010); le autorizzazioni supplementari per la messa in servizio dei veicoli non conformi alle STI (articolo 24, comma 1, del decreto legislativo n. 191/2010); la presentazione all'autorità nazionale di sicurezza da parte del richiedente l'autorizzazione supplementare di un fascicolo tecnico relativo al veicolo o al tipo di veicolo, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo dovrà contenere l'attestazione che il veicolo è autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro e la documentazione relativa alla procedura seguita per dimostrare che esso è conforme ai requisiti vigenti in materia di sicurezza, comprese, se del caso, informazioni sulle deroghe vigenti o concesse a norma dell'articolo 9 della direttiva 2008/57/CE (articolo 24, comma 2, lettera a)); la presentazione all'autorità nazionale di sicurezza da parte del richiedente l'autorizzazione supplementare di un fascicolo tecnico relativo al veicolo o al tipo di veicolo, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo dovrà contenere i dati tecnici, il programma di manutenzione e le caratteristiche operative; ciò include, per i veicoli dotati di dispositivi di registrazione dei

dati, informazioni sulla procedura di raccolta dei dati, che consentono la lettura e la valutazione, così come previsto dall'articolo 20, paragrafo 2, lettera c), della direttiva 2004/49/CE sulla sicurezza delle ferrovie comunitarie (articolo 24, comma 2, lettera b)). Con riferimento a questi aspetti, fa presente che lo schema di decreto legislativo in oggetto all'articolo 1, comma 1, lettere b), c), d) e) ed f) sostituisce nel testo degli articoli 22 e 24 del decreto legislativo n. 191 del 2010 il riferimento alle disposizioni del decreto legislativo n. 191/2010 e al decreto legislativo n. 191 del 2007 con quello alle corrispondenti disposizioni della direttiva 2008/57/CE e della direttiva 2004/49/CE.

Alla luce degli elementi sopra esposti, osserva che lo schema di decreto legislativo non appare presentare profili problematici. Segnala, tuttavia, dal punto di vista formale, che nell'alea dell'articolo 1, comma 1, si afferma che le modifiche sono apportate al Capo V del decreto legislativo n. 191 del 2010. In realtà, soltanto gli articoli 22 e 24 del citato decreto legislativo, modificati dalle lettere da b) ad f), sono collocati al Capo V, mentre l'articolo 8, modificato dalla lettera a), si trova nel Capo II. Andrebbero pertanto soppresse, nell'alea le parole « al Capo V », in modo da non riferire le modifiche apportate ad un unico Capo.

Inoltre, al comma 1, lettera d), si sostituisce il riferimento all'articolo 20, comma 12 del decreto legislativo n. 191 del 2010 con quello all'articolo 21, comma 12, della direttiva 2008/57/CE; analogamente alla successiva lettera f) il riferimento all'articolo 20, comma 2, lettera c) del decreto legislativo n. 162/2007 è sostituito con quello all'articolo 20, comma 2, lettera c) della direttiva 2004/49/CE: al riguardo, ricorda tuttavia che si è soliti definire « paragrafi » e non « commi » le articolazioni interne agli articoli delle direttive UE ed in tal senso andrebbero modificate le due disposizioni.

Carlo MONAI (IdV), premettendo che si tratta di una normativa di carattere tecnico e settoriale, e pertanto di difficile

interpretazione, esprime perplessità rispetto alla modifica apportata dall'articolo 1, comma 1, lettera *a*), dello schema in esame all'articolo 8, comma 2 del decreto legislativo n. 191 del 2010, ritenendo preferibile che venga esplicitato che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è tenuto alla trasmissione della comunicazione e del fascicolo allegato alla Commissione europea, come da questo richiesto, anche al fine di non incorrere in eventuali procedure di infrazione.

Mario LOVELLI (PD), *relatore*, si riserva di compiere un approfondimento riguardo a quanto richiesto dal deputato Monai.

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

**La seduta termina alle 11.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Martedì 27 novembre 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.*

**La seduta comincia alle 11.**

**Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani.**

**Nuovo testo C. 3465-4290-B Governo, approvato dal Senato, modificato dalla Camera e nuovamente modificato dal Senato.**

(Parere alla VIII Commissione).

*(Esame e conclusione – Nulla osta).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Deborah BERGAMINI (PdL), *relatore*, fa presente che la proposta di legge C. 3465-4290-B, sulla quale la Commissione è chiamata ad esprimere il parere di competenza, ha avuto un lungo *iter* parlamentare: un primo testo, approvato dal Senato il 12 aprile 2011 alla Camera (C. 4290) è stato abbinato con la proposta di legge C.

3465; il testo unificato delle due proposte di legge è stato quindi approvato dalla Camera il 20 settembre 2011, trasmesso al Senato, approvato con modificazioni in quel ramo del Parlamento il 29 marzo 2012 e quindi ritrasmesso alla Camera.

Osserva che, d'interesse per la Commissione trasporti, nel testo da ultimo trasmesso dal Senato, sono i commi da 2 a 7 dell'articolo 6 che riguardano lo sviluppo dei punti di ricarica dei veicoli elettrici sia negli spazi pubblici che negli edifici privati. In particolare, rileva che i commi da 2 a 5 riguardano le infrastrutture di ricarica elettrica dei veicoli, che devono essere materialmente realizzate dalle società di distribuzione di energia elettrica sulla base delle specifiche tecniche dettate dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas. I commi 6 e 7 recano norme volte ad introdurre la creazione di punti di ricarica dei veicoli elettrici negli edifici privati.

Sottolinea che la Commissione ambiente, nel corso dell'esame in sede referente, ha tuttavia soppresso tali disposizioni in quanto oggetto degli articoli da 17-*ter* a 17-*nonies* del decreto-legge n. 83/2012 (cosiddetto « decreto sviluppo »), inseriti nel testo del decreto nel corso dell'esame alla Camera, riprendendo il contenuto del testo unificato C. 3553-3773 elaborato dalle Commissioni riunite trasporti e attività produttive.

In particolare, rammentando brevemente il contenuto delle disposizioni introdotte nel « decreto sviluppo », fa presente che l'articolo 17-*ter* del citato decreto prevede che, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto medesimo, il Governo promuova un'intesa con le regioni per assicurare l'armonizzazione degli interventi in materia di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica; entro il medesimo termine le regioni emanano le disposizioni legislative di loro competenza, nel rispetto dei principi fondamentali del presente Capo e dei contenuti dell'intesa. Il nuovo articolo 17-*quater* prevede che le reti infrastrutturali di ricarica siano rispondenti

agli standard fissati dagli organismi di normazione europea ed internazionale IEC (*International Electrotechnical Commission*) e CENELEC (*Comité Européen de Normalisation Electrotechnique*). Precisa che sono fatte salve le competenze dell'UE. Il nuovo articolo 17-*quinquies* stabilisce, al comma 1, che entro il 1° giugno 2014 i comuni adeguino i propri regolamenti sull'attività edilizia in modo da prevedere che per gli edifici di nuova costruzione ad uso diverso da quello residenziale di superficie superiore ai 500 mq e per i relativi interventi di ristrutturazione, l'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli sia obbligatoria ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio, con esclusione degli immobili di proprietà delle Amministrazioni pubbliche. Il comma 2 prevede che l'installazione delle infrastrutture di ricarica elettrica negli edifici in condominio sia approvata con un numero di voti che rappresenti la maggioranza degli intervenuti e almeno la metà del valore dell'edificio. In caso di mancata deliberazione dell'assemblea entro tre mesi dalla richiesta, il condomino interessato può installare a proprie spese le infrastrutture di ricarica (comma 3). Il nuovo articolo 17-*sexies* prevede che le infrastrutture, anche private, destinate alla ricarica dei veicoli elettrici costituiscano opere di urbanizzazione primaria. Il nuovo articolo 17-*septies* prevede che, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, con DPCM, previa deliberazione del CIPE e d'intesa con la Conferenza unificata, venga approvato un Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici. Il Piano è aggiornato entro il 30 giugno di ogni anno. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuove

accordi di programma, approvati con DPCM, previa deliberazione del CIPE e d'intesa con la Conferenza unificata, per concentrare gli interventi del Piano in funzione delle effettive esigenze. I comuni possono concedere esoneri e agevolazioni sulla tassa per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche in favore dei proprietari di immobili che installano e attivano infrastrutture di ricarica elettrica veicolare. Il Piano è finanziato da un apposito Fondo, con una dotazione di 20 milioni di euro per il 2013 e di 15 milioni per ciascuna annualità 2014 e 2015. Osserva che il testo approvato dalle Commissioni riunite prevedeva un invece un finanziamento di 70 milioni per ciascuno degli anni 2013, 2014 e 2015, finanziato per gli anni successivi al 2015 in Tabella D della legge annuale di stabilità. Il nuovo articolo 17-*octies* prevede un'apposita linea di finanziamento, a valere sulle risorse del fondo rotativo per il sostegno delle imprese e gli investimenti in ricerca, per programmi di ricerca tecnologica volti alla realizzazione delle reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli elettrici. Il nuovo articolo 17-*nonies* prevede che, entro un mese dall'approvazione del Piano nazionale di cui all'articolo 17-*septies*, il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico, formuli indicazioni all'Autorità per l'energia elettrica e il gas concernenti le reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli elettrici.

Alla luce di quanto esposto, ritiene che la Commissione possa esprimere il proprio nulla osta sul provvedimento in oggetto.

La Commissione approva la proposta di nulla osta del relatore.

**La seduta termina alle 11.10.**