

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

7-00613 Dell'Orco: Agevolazioni tariffarie per i servizi di trasporto pubblico locale a favore di soggetti economicamente svantaggiati (<i>Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00163</i>)	102
ALLEGATO 1 (<i>Documentazione depositata dal rappresentante del Governo</i>)	108
ALLEGATO 2 (<i>Nuovo testo approvato dalla Commissione</i>)	112
Sui lavori della Commissione	104

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-07225 Bordo: Stato di manutenzione della linea ferroviaria Treviglio-Cremona	105
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	114
5-07226 Catalano: Ipotesi di irregolarità nell'omologazione dei sistemi di controllo della velocità Sicve, Tutor e Vergilius	105
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	116
5-07227 Biasotti: Ritardi nella realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria circumveneviana	105
ALLEGATO 5 (<i>Testo della risposta</i>)	117
5-07228 Liuzzi: Conseguenze di carattere costituzionale derivanti dal mancato coinvolgimento di regioni ed enti locali nell'emanazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica	106
ALLEGATO 6 (<i>Testo della risposta</i>)	118

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/61/UE recante misure volte a ridurre i costi dell'installazione di reti di comunicazione elettronica ad alta velocità. Atto n. 243 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i>)	106
ALLEGATO 7 (<i>Parere approvato</i>)	119

RISOLUZIONI

Giovedì 17 dicembre 2015. — 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 13.40.

7-00613 Dell'Orco: Agevolazioni tariffarie per i servizi di trasporto pubblico locale a favore di soggetti economicamente svantaggiati.

(*Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00163*).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviata nella seduta del 10 novembre 2015.

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 nel ribadire il parere favorevole del Governo sul primo e sul terzo impegno contenuto nella proposta di risoluzione in discussione, quest'ultimo come riformulato, quanto al secondo impegno, pur condividendone il merito, esprime parere contrario in ragione della contrarietà espressa su di esso dal Ministero dell'economia e delle finanze, del quale è stato acquisito il parere per ragioni di competenza. Illustra, quindi, e deposita agli atti della Commissione due note, trasmesse dall'ufficio del coordinamento legislativo, in cui si dà conto della posizione, rispettivamente, del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli (*vedi allegato 1*), e esplicitano le ragioni della contrarietà in ordine al secondo impegno dell'atto di indirizzo.

Michele Pompeo META, *presidente*, nel sottolineare che il tema oggetto della risoluzione è di estrema rilevanza e attualità, ricorda le numerose occasioni di approfondimento e discussione all'interno della Commissione al riguardo, che tuttavia non hanno portato ad alcun risultato concreto. Giudica pertanto necessario che la Commissione adotti un'iniziativa, alla quale potrebbe far seguito un intervento legislativo, che vada nella direzione auspicata dalla risoluzione. Dichiaro pertanto di sottoscrivere la proposta di risoluzione in discussione, ritenendo opportuno che venga dato un forte segnale al Governo sulla necessità di intervenire in questo settore. Stigmatizza inoltre gli episodi ormai ripetuti nei quali misure elaborate dalla Commissione a seguito di approfondita istruttoria sono state inserite, anche per iniziativa di deputati che non ne fanno parte, in provvedimenti di competenza di altre Commissioni, come è avvenuto in particolare per quanto riguarda la propo-

sta di legge recante modifiche al codice della strada.

Michele DELL'ORCO (M5S), condividendo le considerazioni del presidente, esprime rammarico per la posizione del Governo, in ragione dell'importanza del secondo impegno contenuto nella risoluzione. Sottolineando che il tema trattato è assai rilevante e centrale per la politica dei trasporti, invita tutti i Gruppi a sottoscrivere l'atto di indirizzo, anche al fine di dare un forte segnale al Governo al riguardo.

Mario TULLO (PD), non essendo stata espressa una contrarietà nel merito dal rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, lo invita a cambiare il proprio parere sul secondo impegno, ritenendo superabili, anche attraverso l'approvazione di una risoluzione largamente condivisa, le difficoltà evidenziate dal Ministero dell'economia e delle finanze. In ogni caso dichiara di sottoscrivere la proposta di risoluzione in discussione.

Vincenzo GAROFALO (AP), nel condividere le considerazioni del presidente riguardo al fatto che più volte sono state inserite in provvedimenti di altre Commissioni misure predisposte dalla Commissione Trasporti, pregiudicando l'ambito di competenze di quest'ultima, invita il sottosegretario ad avviare una interlocuzione con il Ministero dell'economia e delle finanze, volta a superare le difficoltà da questo poste. Osserva che il disegno di legge di stabilità è esaminato con modalità tali da non tenere in alcun conto i pareri espressi dalle Commissioni di settore, per cui i deputati che sono membri di tali Commissioni, se vogliono porre all'attenzione le proprie proposte sono costretti a partecipare personalmente ai lavori della Commissione Bilancio. Nel ricordare il lungo *iter* della risoluzione in discussione, dovuto alla necessità di approfondimenti da parte del Governo, sottolinea l'importanza e la delicatezza del tema del trasporto pubblico locale e, in particolare,

degli impegni recati dalla risoluzione, che hanno l'obiettivo di garantire una maggiore equità sociale, prevedendo agevolazioni tariffarie per soggetti economicamente disagiati. Dichiara pertanto di sottoscrivere la proposta di risoluzione in discussione.

Cristian IANNUZZI (Misto) sottoscrive la proposta di risoluzione in discussione.

Franco BORDO (SI-SEL), nel ringraziare il Movimento 5 Stelle per la presentazione dell'atto di indirizzo in discussione, giudica positivo e costruttivo l'intervento del presidente proposto del presidente e sottolinea la centralità del ruolo che la Commissione dovrebbe svolgere sul tema del trasporto pubblico locale. Per questo ritiene che sia sicuramente opportuna un'iniziativa di carattere legislativo nel senso indicato dalla proposta di risoluzione in discussione. Invita quindi il rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a sostenere e promuovere iniziative condivisibili nel merito, superando le difficoltà che sono avanzate dal Ministero dell'economia e delle finanze. In conclusione dichiara di sottoscrivere la proposta di risoluzione in discussione.

Mario TULLO (PD) segnala ai presentatori l'opportunità di una limitata riformulazione del secondo impegno della proposta di risoluzione, aggiungendo, dopo le parole: « ad assumere iniziative », le seguenti: « anche in previsione della riforma del trasporto pubblico locale » e sostituendo le parole: « ai giochi pubblici » con le seguenti: « al gioco d'azzardo ».

Michele DELL'ORCO (M5S) riformula il secondo impegno della propria proposta di risoluzione nel senso indicato dal collega Tullo. Dichiara altresì di accogliere la riformulazione del terzo impegno nei termini indicati dal rappresentante del Governo già nella seduta del 23 settembre scorso (*vedi allegato 2*).

La Commissione approva la nuova formulazione della risoluzione Dell'Orco 7-00613 (*vedi allegato 2*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la risoluzione approvata assume il numero 8-00163.

Sui lavori della Commissione.

Michele Pompeo META, *presidente*, con riferimento ai tempi e alle modalità di esame dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri relativo alla dismissione di una quota della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Ferrovie dello Stato Spa, chiede al rappresentante del Governo che, analogamente a quanto è accaduto presso la Commissione Lavori pubblici e comunicazioni del Senato, il Governo non proceda alla definitiva approvazione del decreto prima dell'espressione del parere da parte della Commissione. Ritiene infatti che la rilevanza dell'operazione in oggetto non permetta alla Commissione di rendere il proprio parere nel termine fissato al 22 dicembre prossimo. Invita pertanto il sottosegretario di Stato presente a confermare l'impegno da parte del Governo a non adottare in via definitiva il decreto fino al 22 gennaio prossimo, termine entro il quale la Commissione, a sua volta, si impegna a rendere il prescritto parere.

Diego DE LORENZIS (M5S) ritiene che il Governo non possa in ogni caso procedere all'adozione del provvedimento prima che il Ministro dell'economia riferisca in Assemblea, come richiesto dalle mozioni approvate dall'Assemblea della Camera.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO conferma l'impegno da parte del Governo a non adottare in via definitiva il decreto in oggetto prima dell'espressione dei pareri da parte delle competenti Commissioni parlamentari e, in ogni caso, prima della data indicata dal presidente.

La seduta termina alle 14.10.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 17 dicembre 2015. — Presidenza del vicepresidente Vincenzo GAROFALO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.10.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-07225 Bordo: Stato di manutenzione della linea ferroviaria Treviglio-Cremona.

Franco BORDO (SI-SEL) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Franco BORDO (SI-SEL), replicando, si ritiene insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo. Pur consapevole che la gestione è operata dalla società Trenord ed essendo le questioni relative a malfunzionamenti gestionali già state evidenziate nelle sedi opportune, sottolinea che i disagi derivano dallo stato di cattiva manutenzione della tratta, peraltro a binario unico, sulla quale viaggiano migliaia di pendolari. Nel preannunciare la presentazione di ulteriori atti di sindacato ispettivo, sottolinea il pericolo cui vengono esposti i passeggeri che, come capitato nel grave episodio occorso lo scorso ottobre, sono rimasti per ore fermi in una zona del tutto isolata con rischi per la loro sicurezza.

5-07226 Catalano: Ipotesi di irregolarità nell'omologazione dei sistemi di controllo della velocità Sicve, Tutor e Vergilius.

Ivan CATALANO (SCpI) si riserva di intervenire in sede di replica.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Ivan CATALANO (SCpI), replicando, si dichiara pienamente soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo.

5-07227 Biasotti: Ritardi nella realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria circumvesuviana.

Paolo RUSSO (FI-PdL), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Paolo RUSSO (FI-PdL) replicando, in qualità di cofirmatario, ringrazia il Governo che nella risposta ha reso noto un dato non conosciuto di estrema rilevanza, relativo al possibile utilizzo delle risorse destinate al raddoppio della ferrovia circumvesuviana, che non andranno quindi in perenzione. Pur consapevole delle competenze della regione Campania, osserva che alla Struttura tecnica di missione istituita all'interno del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono state attribuite numerose funzioni che a suo giudizio consentono al Governo di operare una stretta vigilanza sull'utilizzo delle risorse e sulla realizzazione degli interventi infrastrutturali.

5-07228 Liuzzi: Conseguenze di carattere costituzionale derivanti dal mancato coinvolgimento di regioni ed enti locali nell'emanazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Mirella LIUZZI (M5S) illustra l'interrogazione in titolo, evidenziando che il proprio Gruppo aveva già segnalato alla Presidenza della Camera le problematiche di evidente incostituzionalità rappresentate dalle disposizioni inserite nella legge delega di riforma della pubblica amministrazione, la cosiddetta « legge Madia », con cui il Governo è stato delegato a disciplinare, senza il coinvolgimento istituzionale delle regioni, la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, che si è limitato a ribadire quanto già dichiarato al riguardo dal Ministro Delrio, senza chiarire in quale modo si interverrà a sanare l'illegittimità costituzionale delle disposizioni segnalate, sancita dalla sentenza n. 261 del 2015 della Corte costituzionale. Osserva che, seppur valutato dalle regioni, il Piano strategico della portualità e della logistica non è stato esaminato formalmente nell'ambito della Conferenza Stato-regioni, e ritiene che la mancanza di tale passaggio renda illegittimo l'intero *iter* di approvazione del Piano stesso.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.40.

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 17 dicembre 2015. — 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 14.40.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/61/UE recante misure volte a ridurre i costi dell'installazione di reti di comunicazione elettronica ad alta velocità.

Atto n. 243.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 16 dicembre 2015.

Paolo COPPOLA (PD), *relatore*, presenta una nuova formulazione della proposta di parere, che contiene alcune limitate modifiche rispetto alla proposta formulata nella seduta di ieri. In particolare si precisa il testo della condizione n. 3) in modo da escludere qualunque tipo di dubbio interpretativo, esplicitando che il prezzo dovuto dall'operatore di rete non copre i costi sostenuti dal gestore dell'infrastruttura soltanto nel caso in cui questi siano già riconosciuti nella tariffa. In secondo luogo viene formulata in termini testuali la condizione n. 5), per cui si richiede, nel caso di costruzione di nuove infrastrutture, di far ricorso a tecnologie di scavo a basso impatto ambientale. Infine sono state formulate come osservazioni due condizioni inserite nella proposta di parere presentata ieri. Si tratta, nella nuova formulazione della proposta di parere, dell'osservazione di cui alla lettera c), relativa all'opportunità di prevedere che confluiscono automaticamente al SINFI tutte le informazioni già a disposizione delle amministrazioni, in quanto contenute negli atti e documenti acquisiti nel-

l'ambito dei procedimenti di realizzazione e manutenzione delle infrastrutture, e dell'osservazione di cui alla lettera *f*), relativa all'opportunità di abrogare i commi 2 e 3 dell'articolo 2 del decreto-legge n. 112 del 2008 (*vedi allegato 7*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO concorda sulla proposta di

parere favorevole con condizioni e osservazioni del relatore, come riformulata.

La Commissione approva proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni del relatore, come riformulata (*vedi allegato 7*).

La seduta termina alle 14.50.

ALLEGATO 1

7-00613 Dell'Orco: Agevolazioni tariffarie per i servizi di trasporto pubblico locale a favore di soggetti economicamente svantaggiati.

DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA
DAL RAPPRESENTANTE DEL GOVERNO



*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

UFFICIO DEL COORDINAMENTO LEGISLATIVO

UFFICIO LEGISLATIVO - ECONOMIA

SERVIZIO INTERROGAZIONI

Tel. 06/47613855-3792-4171 Fax 06/47614793

Pos.: D-01626 / 5756

M_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
INTERROG
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0042279-13/11/2015-INGRESSO
24 01

3387

Roma,

11 NOV. 2015

Al Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Ufficio Legislativo - Ufficio Interrogazioni

e, per conoscenza:

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri -
Dipartimento per i Rapporti con il
Parlamento
Ufficio III

ROMA

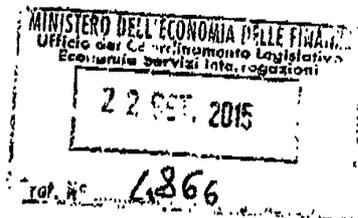
OGGETTO: Risoluzione in Commissione n. 7-00613 dell'On. MICHELE
DELL'ORCO ed altri - fondo nazionale per il concorso finanziario
dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale

Con riferimento alla risoluzione indicata in oggetto, si trasmette
copia della nota n. 72416 del 23/09/2015 con la quale il Dipartimento della
Ragioneria Generale dello Stato ha fornito gli elementi informativi di competenza.

IL CAPO DELL'UFFICIO

ID: 428535

MEF - RGS - Prot. 72416 del 23/09/2015



All' Ufficio legislativo - Economia
Servizio Interrogazioni
SEDE

Rif. Prot. Entrata Nr. 71722/2015
Allegati:
Risposta a Nota n. D-01626/4801

OGGETTO: Risoluzione in Commissione n. 7-00613 dell'on. Michele Dell'Orco ed altri – Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.

Si fa riferimento alla risoluzione di cui all'oggetto, trasmessa con la nota indicata a margine, relativa al Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale (TPL).

In particolare, viene chiesto al Governo l'impegno:

- a valutare l'introduzione nei contratti con i gestori di agevolazioni finanziarie per determinate categorie di persone;
- ad assumere iniziative al fine di incrementare il Fondo TPL di un importo non inferiore a 50 milioni di euro annui.

Al riguardo, per quanto di stretta competenza, si fa presente che dall'introduzione nei contratti con i gestori di agevolazioni finanziarie derivano nuovi e/o maggiori oneri per la finanza pubblica, privi della necessaria copertura finanziaria. Si esprime, pertanto, parere contrario.

Sul punto si aggiunge, poi, che appare difficilmente assentibile anche la richiesta di aggiornare il decreto di cui all'articolo 16-bis, comma 3, del decreto legge 95/2012, relativo alla ripartizione delle risorse del fondo nazionale TPL in quanto i criteri e le modalità nello stesso definiti sono diretta applicazione di quanto stabilito nella norma primaria; conseguentemente dovrebbe essere preliminarmente modificato l'articolo 16-bis citato. Inoltre, l'introduzione del

MEF - RGS - Prot. 72416 del 23/09/2015

nuovo criterio di ripartizione che tenga conto delle agevolazioni per i disoccupati potrebbe comportare la richiesta di risorse aggiuntive per soddisfare le nuove esigenze.

La richiesta di impegno ad incrementare il Fondo TPL di un importo non inferiore a 50 milioni di euro annui, infine, comporta oneri aggiuntivi attualmente non coperti. Relativamente, all' idoneità della copertura ipotizzata mediante l'aumento del prelievo erariale applicati ai giochi pubblici ed eventuali addizionali, si rinvia al Dipartimento delle finanze.

Il Ragioniere Generale dello Stato



3381

M_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
INTERROG
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0042951-18/11/2015-INGRESSO
21.01



Roma, 18 NOV. 2015

Ministero dell'Economia e delle Finanze
UFFICIO DEL COORDINAMENTO LEGISLATIVO - FINANZE

Prot. 2- 10824 /2015

Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti
Ufficio Legislativo

ROMA

OGGETTO: Risoluzione n. 7-00613 On. Dell'Orco

In relazione all'impegno contenuto nel documento di sindacato ispettivo in oggetto teso a incrementare le risorse del fondo nazionale dedicato al concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche mediante l'incremento del prelievo erariale unico attualmente applicato, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli fa presente che le coperture di oneri aggiuntivi mediante l'aumento del prelievo erariale unico appaiono scarsamente idonee tenuto conto realisticamente della contrazione che investe il comparto del gioco pubblico

IL DIRIGENTE

ALLEGATO 2

7-00613 Dell’Orco: Agevolazioni tariffarie per i servizi di trasporto pubblico locale a favore di soggetti economicamente svantaggiati.**NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,
premessi che:

la società moderna ha sempre più velocizzato e ampliato gli spazi di azione degli individui rendendo imprescindibile l’uso di mezzi di trasporto. È di tutta evidenza che poter usufruire di mezzi di trasporto è oggi essenziale per garantire pienamente la libertà e le pari opportunità dei cittadini. Non tutti però possono permettersi un mezzo di locomozione privato, ne consegue che oggi il diritto alla mobilità, inteso come diritto di accesso ad un sistema di trasporto pubblico, è un fondamentale diritto di cittadinanza che andrebbe inserito tra le tutele costituzionali e affiancato alla libertà di circolazione già garantita dall’articolo 16;

il diritto alla mobilità comporta, tra le altre cose, anche una garanzia di accesso al trasporto pubblico delle fasce della popolazione più deboli o economicamente disagiate. Le regioni e i comuni, a cui il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (in attuazione della « legge Bassanini » n. 59 del 1997), conferisce funzioni e compiti, in materia di trasporto pubblico locale, hanno però interpretato diversamente questo aspetto del diritto alla mobilità tanto che, in alcuni casi, alle fasce disagiate sono stati concessi d’accordo con le società affidatarie del servizio pubblico, titoli di trasporto gratuito, in altri casi invece solo titoli agevolati;

in considerazione della grave crisi economica che sta attraversando ormai da anni il nostro Paese i contratti di servizio di trasporto pubblico locale dovrebbero

prevedere sempre nella struttura tariffaria un livello gratuito per disoccupati, almeno per quelli di non lunga durata per i quali è forse più semplice un reinserimento autonomo in un contesto lavorativo. Un’agevolazione sul trasporto pubblico locale garantirebbe infatti a questi soggetti quella maggiore mobilità, quella flessibilità e quella tempestività che possono essere caratteristiche fondamentali nella ricerca di un lavoro;

come stabilito dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, per la regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico locale, con riferimento ai servizi minimi, le regioni, sentite le organizzazioni sindacali confederali e le associazioni dei consumatori, approvano programmi triennali che individuano tra le altre cose anche le modalità di determinazione delle tariffe. Su quest’ultimo aspetto la norma non entra maggiormente nel dettaglio come invece sarebbe auspicabile soprattutto nel merito delle tariffe per le fasce disagiate;

al fine di finanziare una tale manovra sarebbe opportuno prevedere un aumento delle risorse del fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, di cui all’articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, alimentandolo anche con un aumento del prelievo erariale unico attualmente applicato ai giochi pubblici sotto il controllo dell’Agenzia delle dogane e dei monopoli ed eventuali addizionali;

sarebbe dunque opportuno avviare un confronto sul tema dell’accesso al ser-

vizio all'interno della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 al fine di definire anche nuovi criteri premiali nella ripartizione alle regioni del fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale,

impegna il Governo:

a convocare la Conferenza unificata per valutare la possibilità di assumere iniziative per prevedere nei contratti con i gestori del servizio l'accesso gratuito al servizio di trasporto pubblico locale per i disoccupati che abbiano perso, da meno di tre anni, un precedente rapporto di lavoro con durata continuativa pari o superiore a 6 mesi, che abbiano un livello di ISEE non superiore ai 20 mila euro annui e che abbiano reso ai competenti servizi per l'impiego la dichiarazione di disponibilità ai sensi delle disposizioni previste dal decreto legislativo n. 297 del 2002 e delle eventuali disposizioni regionali, compresi gli iscritti alle liste di mobilità ai sensi della legge n. 223 del 1991 e della legge n. 236 del 1993;

ad assumere iniziative, in previsione della riforma del trasporto pubblico locale, per incrementare le risorse del fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, di un importo non inferiore a 50 milioni di euro annui, anche attraverso l'aumento del prelievo erariale unico attualmente applicato al gioco d'azzardo ed eventuali addizionali;

ad assumere tutte le iniziative opportune per pervenire, in sede di Conferenza unificata, sulla base degli indirizzi delle regioni, a individuare forme di aiuto per categorie di persone che hanno difficoltà economiche attraverso una ridefinizione degli impegni di spesa all'interno degli stanziamenti già accordati.

(8-00163) « Dell'Orco, De Lorenzis, Carinelli, Nicola Bianchi, Liuzzi, Paolo Nicolò Romano, Spessotto, Sibilia, Meta, Tullo, Garofalo, Cristian Iannuzzi, Franco Bordo ».

ALLEGATO 3

5-07225 Bordo: Stato di manutenzione della linea ferroviaria Treviglio-Cremona.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce Rete Ferroviaria Italiana (RFI), la linea ferroviaria Treviglio-Crema-Cremona, lunga 65 km con 9 tra stazioni e/o fermate intermedie, è a binario unico, elettrificata e gestita dal dirigente centrale operativo con sede presso il Posto centrale di Milano Greco; pertanto non esiste la presenza di personale di RFI nelle fermate tra Treviglio e Cremona.

La tratta di 11 km tra Olmeneta e Cremona è comune alla linea ferroviaria Cremona-Brescia, e il trasporto ferroviario viaggiatori è gestito dall'Impresa Trenord.

Lungo la linea vengono regolarmente effettuate, a cura del personale di RFI, attività di manutenzione ordinaria con periodicità prefissata. In particolare, sono oggetto di verifica i seguenti componenti degli impianti di sicurezza, trazione elettrica e corpo stradale con la frequenza minima indicata:

- circuitti di binario, ogni 6 mesi;
- deviatoi, ogni mese;
- segnali, ogni anno;
- passaggi a livello, ogni mese;
- blocco conta assi, ogni 3 mesi;
- apparati, ogni 3 mesi;
- impianti riscaldamento elettrico deviatoi, ogni anno;
- cavi, ogni anno;
- dispositivi per rilevamento temperature boccole ogni mese;
- verifica linea trazione elettrica, ogni anno;

- visita linea, ogni 2 mesi;
- visita opere d'arte, ogni anno;
- verifica parametri geometrici deviatoi, ogni 4 mesi.

Inoltre, la linea Milano - Treviglio - Cremona è oggetto dei seguenti interventi di manutenzione straordinaria e potenziamento infrastrutturale, in corso e programmati, per un investimento complessivo di circa 5 milioni di euro; in particolare:

sostituzione blocco conta assi (upgrade tecnologico), da ultimare entro il 2016;

verifica straordinaria casse di manovra passaggi a livello, ultimata tra Treviglio e Crema, da completare entro giugno 2016 tra Crema e Cremona;

sostituzione cavi tra Olmeneta e Brescia, da completare entro il 2016;

sostituzione segnali di tutta la tratta con segnali a led, in corso;

manutenzione straordinaria linea elettrica, già completata tra Crema e Cremona;

in corso tra Treviglio e Crema;

rinnovo 2° e 3° binario di Crema, attività in corso;

rinnovo deviatoi, radice lato Treviglio da gennaio 2016, radice lato Cremona da maggio 2016.

Quanto al guasto alla linea elettrica del 30 ottobre scorso, RFI riferisce che il

personale del treno R 10467 di Trenord, alle ore 14.30 in arrivo nella stazione di Crema, comunicava la mancanza dell'alimentazione elettrica causata, dopo la verifica effettuata, dal dissesto del pantografo della locomotiva del treno stesso, non quindi da carenze manutentive.

Venivano riscontrati ingenti danni al cavo di erogazione dell'alimentazione elettrica tra Crema e Casaletto Vaprio, circa 400 metri di linea aerea di contatto gravemente danneggiata.

Al verificarsi dell'evento ha subito richiesto a Trenord l'istituzione di un servizio bus sostitutivo tra le stazioni di Treviglio e Crema.

Alle ore 15.10, dopo essere stati immediatamente attivati da RFI, da Cremona e da Treviglio sono partite le squadre di tecnici per le riparazioni con rinforzi successivi anche da Brescia vista l'entità del danno (in totale 4 mezzi d'opera con 4 squadre di operatori).

Nel frattempo da Cremona, come previsto dalle procedure di emergenza in caso di treno fermo in linea, è stata inviata una locomotiva diesel nei tempi tecnici neces-

sari, per agganciare il treno R 10467, il quale, alle ore 17, poteva riprendere la corsa verso Cremona. Solo allora potevano iniziare le complesse operazioni di ripristino che si concludevano alle 22 circa con la riattivazione del binario tra Treviglio e Cremona. Nei giorni immediatamente successivi sono stati eseguiti ulteriori sopralluoghi tecnici.

La ricostruzione di quanto avvenuto e dei provvedimenti adottati è stata illustrata anche alla rappresentante del Comitato pendolari della linea Treviglio-Cremona in occasione dell'incontro del quadrante est promosso dalla Regione Lombardia il 19 novembre scorso. Alla stessa rappresentante è stato confermato che RFI, nello specifico frangente, ha adottato tutte le misure di sicurezza previste per simili accadimenti.

Infine, in merito alle informazioni e l'assistenza a bordo dei treni, queste sono state gestite direttamente dal personale dell'impresa ferroviaria Trenord e ricordo, da ultimo, che la competenza sul trasporto pubblico locale regionale è in capo all'Ente Territoriale.

ALLEGATO 4

5-07226 Catalano: Ipotesi di irregolarità nell'omologazione dei sistemi di controllo della velocità Sicve, Tutor e Vergilius.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Premetto che per la problematica evidenziata il MIT, non essendo stato chiamato in giudizio dalla Ditta Craft, non è parte in causa ma lo è la società concessionaria Autostrade per l'Italia, la quale ha fatto presente che con la sentenza del 4 novembre 2015, la Corte di Cassazione, Prima sezione Civile, ha:

respinto il ricorso di Autostrade, confermando la sentenza di secondo grado sulla validità del brevetto Craft;

accolto il ricorso incidentale di Craft sulla contraffazione, cassando la sentenza con rinvio alla Corte di Appello di Roma,

in diversa composizione, per profili attinenti le motivazioni della sentenza.

La sentenza, dunque, non afferma l'esistenza della contraffazione. Si aprirà, difatti, un nuovo giudizio dinanzi la Corte d'Appello di Roma che dovrà decidere sulla eventuale esistenza della violazione del brevetto ai danni di Craft.

Da ultimo, faccio presente che la problematica sollevata non inficia la sicurezza stradale, fermo restando che la gestione del sistema Tutor è in capo agli organi della Polizia Stradale. Sul tema comunque non possiamo che attendere gli esiti del giudizio dinanzi alla Corte d'appello.

ALLEGATO 5

5-02777 Biasotti: Ritardi nella realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria circumvesuviana.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In premessa ricordo che la competenza amministrativa in materia di programmazione e realizzazione dell'opera di interramento circumvesuviana tratta Saviano - Feudo - Nola è in capo alla regione Campania.

Gli interroganti riferiscono di una problematica tra regione Campania, EAV (Soggetto Attuatore) e Consorzio Ferroviario Vesuviano, Ente con il quale l'EAV ha stipulato una convenzione per la realizzazione dell'opera, relativamente alla messa a disposizione del finanziamento.

Con riferimento agli obblighi delle parti richiamati dagli articoli 6, 9 e 18 dell'Accordo di programma quadro, evidenzio che ad oggi il Responsabile Unico dell'Attuazione dell'Accordo di Programma Quadro (RIDA), incaricato del coordinamento e della vigilanza sulla complessiva attuazione, non ha comunicato al Tavolo dei

sottoscrittori nessuna problematica in merito all'intervento in esame al fine di attivare le conseguenti attività previste al punto 1.1.2 della delibera CIPE 14/2006.

Come riferisce l'Agenzia per la coesione territoriale, l'intervento in questione è finanziato con risorse del FSC (Fondo Sviluppo e Coesione), di cui alla delibera CIPE 62/2011 del valore complessivo di 120 milioni di euro, e non con risorse europee. Inoltre, l'opera ha già assunto l'OGV e pertanto non è soggetta a disimpegno delle risorse al 31 dicembre 2015; il progetto risulta attualmente in fase di progettazione esecutiva in corso con l'avvio dei lavori previsto per il 30 aprile 2016.

Al riguardo, la predetta Agenzia assicura che provvederà ad effettuare i dovuti approfondimenti con la Regione Campania, con riferimento al mancato trasferimento delle risorse.

ALLEGATO 6

5-07228 Liuzzi: Conseguenze di carattere costituzionale derivanti dal mancato coinvolgimento di regioni ed enti locali nell'emanazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

TESTO DELLA RISPOSTA

In merito agli interventi che verranno adottati a seguito della sentenza della Corte Costituzionale n. 261 dell'11 dicembre scorso, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 29, comma 1, del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, nella parte in cui non prevede che il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica sia adottato in sede di Conferenza Stato-regioni, riprendo quanto dichiarato dal Ministro Delrio.

La Corte non ha messo in discussione i contenuti del Piano nazionale strategico della portualità e della logistica, né le prerogative del Governo di realizzarlo, ma ha sostanzialmente chiesto allo stesso Governo di ricercare l'intesa sui contenuti anche con il sistema delle regioni. Pur non essendo obbligatorio secondo l'articolo 29 dello « sblocca Italia », il testo del Piano era già stato sottoposto alle regioni ricevendone un parere positivo.

Si tratta, dunque, di un problema procedurale che cercheremo di concludere così come indicato dalla Corte. Lo faremo già dalle prossime settimane, per costruire il più ampio consenso istituzionale attorno agli indirizzi strategici per la valorizzazione della « risorsa mare » contenuti nel documento. Saneremo così il *vulnus* indi-

viduato, secondo la sentenza, nell'articolo 29 della legge « sblocca Italia ». È questo specifico articolo, di questa specifica norma, infatti, che è stato oggetto di impugnativa, e successivo giudizio, di legittimità costituzionale.

Questo percorso non influenza l'*iter* dell'articolo 8 della legge Madia che, in precedenza alla presentazione del Piano, aveva indicato i criteri con i quali il Parlamento ha delegato il Governo a riordinare e razionalizzare le autorità portuali in quanto amministrazione centrale dello Stato e dal quale discenderà il decreto delegato sulla riforma della *governance* dei porti di rilevanza nazionale.

La nuova *governance*, conterrà, comunque, anche sulla scorta delle raccomandazioni e delle osservazioni avanzate dal Parlamento, dalle stesse regioni, dall'ANCI, elementi di decisivo coinvolgimento del sistema delle istituzioni territoriali: dalla nomina dei presidenti delle nuove Autorità di sistema, frutto di intese tra Ministro e presidenti di regioni alla presenza di delegati di regioni stesse, comuni, oggi sedi di Autorità portuale, e città metropolitane all'interno dei nuovi Comitati di gestione delle Autorità.

ALLEGATO 7

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/61/UE recante misure volte a ridurre i costi dell'installazione di reti di comunicazione elettronica ad alta velocità. (Atto n. 243).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/61/UE recante misure volte a ridurre i costi dell'installazione di reti di comunicazione elettronica ad alta velocità (Atto n. 243);

premesso che:

deve ritenersi pienamente condivisibile la finalità dello schema di decreto legislativo in esame di introdurre tutte le misure finalizzate a facilitare l'installazione di reti di comunicazione elettronica ad alta velocità, promuovendo un uso condiviso delle infrastrutture esistenti ed una realizzazione più efficiente delle infrastrutture fisiche nuove;

sotto un profilo generale, si rileva l'opportunità di riferire la disciplina dettata dallo schema di decreto legislativo in esame non soltanto al caso in cui i rapporti relativi alla richiesta di accesso intercorra non tra un operatore di rete e un gestore dell'infrastruttura fisica, ma anche a quello in cui intercorrano tra due operatori di rete;

con riferimento alle disposizioni del comma 3 dell'articolo 3, si rileva che la previsione per cui la relazione allegata alla richiesta scritta di accesso deve illustrare i motivi tecnici ed economici per i quali l'impresa richiedente ritiene ragionevole e preferibile l'accesso all'infrastruttura, può costituire un onere eccessivamente gravoso e non ragionevole, tanto più

in considerazione del fatto che il successivo comma 4 indica in modo puntuale e articolato le motivazioni per le quali l'accesso può essere rifiutato; al fine di non alterare l'equilibrio negoziale, non sembra altresì opportuno prevedere che l'operatore di rete indichi nella richiesta di accesso il prezzo che è disposto a corrispondere;

con riferimento alle disposizioni del comma 6 del medesimo articolo 3, che attribuiscono all'organismo di risoluzione delle controversie, individuato nell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, il compito, in caso di controversia sulla richiesta di accesso, di decidere secondo criteri di equità e ragionevolezza, provvedendo tra l'altro a fissare il prezzo, occorre prevedere che non siano computati, ai fini della determinazione del prezzo, i costi sostenuti dal gestore dell'infrastruttura che siano già riconosciuti al gestore stesso attraverso apposite componenti inserite nella tariffa a carico dell'utente;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 4, che disciplinano l'istituzione e i compiti del SINFI, occorre in primo luogo evidenziare l'esigenza di valorizzare pienamente le potenzialità del SINFI in relazione all'obiettivo prioritario di semplificazione delle procedure e di riduzione degli adempimenti a carico sia degli operatori di rete, sia dei gestori delle infrastrutture fisiche. A tal fine il SINFI dovrebbe configurarsi come sportello unico non soltanto sotto il profilo della raccolta dei dati e delle informazioni, ma anche per quanto concerne la gestione dei

procedimenti amministrativi relativi alle infrastrutture in questione e i rapporti con i soggetti privati che attivano tali procedimenti; si dovrebbe pertanto prevedere che confluiscono nel SINFI tutte le informazioni già a disposizione delle singole amministrazioni competenti, in quanto contenute negli atti e documenti acquisiti dalle amministrazioni stesse nell'ambito dei procedimenti di realizzazione e manutenzione delle infrastrutture, esentando di conseguenza i soggetti privati dall'onere di trasmettere nuovamente tali informazioni al SINFI;

con riferimento specifico alle previsioni del comma 1 dell'articolo 4, che demandano ad un decreto del Ministero dello sviluppo economico la definizione delle regole tecniche relative all'istituzione e al funzionamento del SINFI, si evidenzia l'esigenza di prevedere che sullo schema di tale decreto sia sentita, oltre che la Conferenza unificata, anche l'AgID (Agenzia per l'Italia Digitale);

con riferimento alle disposizioni del comma 1 dell'articolo 5, si segnala l'esigenza di prevedere, nel caso in cui non siano presenti infrastrutture disponibili, per cui occorre procedere alla realizzazione di nuove infrastrutture per installare reti di comunicazione elettronica ad alta velocità, che, ovunque possibile, si debba ricorrere a tecnologie di scavo a basso impatto ambientale;

con riferimento alle disposizioni di cui alla lettera a) del comma 2 dell'articolo 5, si segnala l'opportunità di chiarire espressamente la portata delle previsioni sulla base delle quali le domande relative al coordinamento delle opere di genio civile sono soddisfatte a condizione che non implicino costi supplementari, precisando a quali costi si riferisca la disposizione e, in particolare, se essa si riferisca a costi ulteriori rispetto a quelli connessi alla installazione di reti di comunicazione elettronica, che sono a carico dell'operatore di rete interessato;

con riferimento alle disposizioni del comma 4 dell'articolo 5, si segnala che

l'installazione delle reti di comunicazione elettronica è caratterizzata dalla capillarità degli interventi, per cui anche opere di modesta entità potrebbero risultare rilevanti; potrebbe pertanto risultare opportuno sopprimere la previsione per cui il Ministero dello sviluppo economico può esentare dagli obblighi previsti dallo schema in esame opere di genio civile di modesta entità, ovvero, quanto meno, si segnala l'esigenza di precisare l'ambito di tale esenzione;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 7, in considerazione della rilevanza essenziale della semplificazione delle procedure al fine di agevolare l'installazione di mezzi di comunicazione elettronica ad alta velocità, si verifichi la possibilità di rafforzare le misure già previste, sia novellando direttamente le apposite disposizioni contenute nel codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sia intervenendo sul codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, nonché sulle specifiche disposizioni recate dall'articolo 2 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133;

con riferimento alle disposizioni del comma 1 dell'articolo 8, si segnala l'esigenza di considerare anche il caso in cui un condominio abbia già realizzato per proprio conto un impianto multiservizi in fibra ottica, con la finalità, per un verso, di garantire l'accesso a condizioni eque e non discriminatorie agli operatori di rete che lo richiedano, e per l'altro, di assicurare che la richiesta sia formulata in termini ragionevoli e non eccessivamente onerosi per il condominio stesso;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 9, si segnala l'esigenza, in considerazione del fatto che i gestori di infrastrutture fisiche operano in altri settori regolati, come quello dell'energia, quello idrico o quello dei trasporti, di prevedere che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, nell'ambito della pro-

cedura di risoluzione delle controversie, possa acquisire il parere della competente Autorità di regolazione dei settori in cui opera il gestore dell'infrastruttura fisica;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 14, al fine di garantire la parità delle condizioni di accesso, si segnala l'opportunità di procedere all'abrogazione dei commi 2 e 3 dell'articolo 2 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, che detta una specifica disciplina per l'utilizzo delle infrastrutture civili già esistenti di proprietà a qualsiasi titolo pubblica o comunque in titolarità di concessionari pubblici;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) con riferimento alle disposizioni degli articoli 3, 4, 5, 6, 8 e 9, ovunque si fa riferimento al gestore o ai gestori dell'infrastruttura fisica, si inserisca anche il riferimento all'operatore o agli operatori di rete;

2) sostituire il comma 3 dell'articolo 3 con il seguente: « 3. Alla richiesta scritta è allegata una relazione esplicativa, in cui sono indicati gli elementi del progetto da realizzare, comprensivi di un cronoprogramma degli interventi specifici »;

3) al comma 6 dell'articolo 3 aggiungere, in fine, il seguente periodo: « Il prezzo fissato da parte dell'organismo competente di cui all'articolo 9 non copre i costi sostenuti dal gestore dell'infrastruttura, laddove questi siano già riconosciuti nelle eventuali strutture tariffarie volte ad offrire un'equa opportunità di recupero dei costi stessi »;

4) al comma 1 dell'articolo 4, dopo le parole: « sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, » inserire le seguenti: « e l'Agenzia per l'Italia Digitale (AgID) »;

5) dopo il comma 1 dell'articolo 5 inserire il seguente: « 1-bis. In assenza di infrastrutture disponibili, l'installazione delle reti di comunicazione elettronica ad alta velocità è effettuata preferibilmente con tecnologie di scavo a basso impatto ambientale. Le specifiche delle tecniche di posa su tralicci e pali, di scavo tradizionale e di scavo a basso impatto ambientale, nonché dei relativi ripristini sono definite dall'Ente nazionale italiano di unificazione attraverso le apposite norme tecniche e prassi di riferimento »;

6) al comma 3 dell'articolo 5, dopo la parola: « emetta » inserire le seguenti: « , entro due mesi dalla data di ricezione della richiesta, »;

7) al comma 4 dell'articolo 5 si sopprima la possibilità di prevedere esenzioni per opere di genio civile di modesta entità, in termini di valore, dimensioni o durata, ovvero, in alternativa, si introducano precise limitazioni dell'ambito entro il quale tali esenzioni possono essere previste;

8) con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 7, si rafforzino gli interventi di semplificazione delle procedure, sia verificando la possibilità di novellare le apposite disposizioni contenute nel codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sia intervenendo sul codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, nonché sulle specifiche disposizioni recate dall'articolo 2 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133;

9) con riferimento al comma 1 dell'articolo 8, si inseriscano previsioni volte a disciplinare il caso in cui un condominio realizzi di propria iniziativa un impianto multiservizio in fibra ottica con la finalità, per un verso, di garantire l'accesso a condizioni eque e non discriminatorie agli operatori di rete che lo richiedano, e per l'altro, di assicurare che la richiesta sia formulata in termini ragionevoli e non eccessivamente onerosi per il condominio stesso;

10) ai commi 2 e 4 dell'articolo 8 sostituire, rispettivamente, le parole: « i gestori di reti pubbliche di comunicazione » e « i fornitori di reti pubbliche di comunicazione » con le seguenti: « gli operatori di rete »;

11) all'articolo 9, aggiungere in fine il seguente comma: « 3. L'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, nell'ambito della procedura di cui al comma precedente, può acquisire, in relazione all'oggetto della controversia, il parere delle competenti Autorità di regolazione dei settori in cui operano i gestori dell'infrastruttura fisica. »;

e con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento all'articolo 2, recante le definizioni, si valuti l'opportunità di sopprimere la lettera *n*), in considerazione del fatto che il SINFI è definito e disciplinato all'articolo 4;

b) con riferimento alle disposizioni del comma 2 dell'articolo 4, si valuti l'opportunità di precisare che gli obblighi a carico del gestore dell'infrastruttura fisica di comunicazione dei dati al SINFI con un anticipo di almeno novanta giorni non si applicano, oltre che nel caso di interventi emergenziali, nel caso delle ipotesi di manutenzione ordinaria e di tutti gli interventi per i quali la normativa di settore richiede tempi di esecuzione inferiori ai novanta giorni;

c) con riferimento alle disposizioni del comma 2 dell'articolo 4 si adottino le iniziative necessarie per assicurare che il SINFI si configuri come un vero e proprio sportello unico per quanto concerne la gestione dei procedimenti amministrativi relativi alle infrastrutture in questione e i

rapporti con i soggetti privati che attivano tali procedimenti; in particolare si adottino le opportune iniziative per fare in modo che confluiscono nel SINFI tutte le informazioni già a disposizione delle singole amministrazioni competenti, in quanto contenute negli atti e documenti acquisiti dalle amministrazione stesse nell'ambito dei procedimenti di realizzazione e manutenzione delle infrastrutture, esentando di conseguenza i soggetti privati dall'onere di trasmettere nuovamente tali informazioni al SINFI;

d) con riferimento alle disposizioni di cui alla lettera *a)* del comma 2 dell'articolo 5, si valuti l'opportunità di chiarire espressamente la portata della previsione sulla base della quale le domande relative al coordinamento delle opere di genio civile sono soddisfatte a condizione che non implicino costi supplementari, precisando che si tratta di costi ulteriori rispetto a quelli connessi all'installazione di elementi di reti di comunicazione elettronica ad alta velocità, che sono definiti e finanziati con le modalità previste dal comma 3 del medesimo articolo 5;

e) con riferimento alla disciplina sanzionatoria di cui all'articolo 10, si valuti l'opportunità di integrarla prevedendo specifiche sanzioni nel caso di mancato adempimento degli obblighi di comunicazione delle informazioni al SINFI previsti dagli articoli 4 e 6;

f) all'articolo 14, recante le abrogazioni, si valuti l'opportunità di aggiungere in fine il seguente comma: « 2. I commi 2 e 3 dell'articolo 2 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, sono abrogati. »