

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Variazione nella composizione della Commissione	193
Sui lavori della Commissione	194
Sistemi di mobilità con impiego di idrogeno e carburanti di origine biologica. Testo unificato C. 2184 Boffa e abb. (Parere alla IX Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	194
Interventi per agevolare la libera imprenditorialità e per il sostegno del reddito. Nuovo testo C. 2424 Antonino Foti e C. 3089 Jannone (Parere alla XI Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	195
Disposizioni per assicurare la totale utilizzazione delle risorse del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) assegnate all'Italia. Nuovo testo C. 3472 Paolo Russo (Parere alla XIII Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	196

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2007/43/CE del Consiglio, del 28 giugno 2007, che stabilisce norme minime per la protezione dei polli allevati per la produzione di carne. Atto n. 229 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole</i>)	198
Schema di decreto legislativo recante attuazione delle direttive 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e 2009/131/CE della Commissione, del 16 ottobre 2009, che modifica l'allegato VII della predetta direttiva 2008/57/CE. Atto n. 234 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio</i>)	198
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/63/CE della Commissione, del 20 giugno 2008, relativa alla concorrenza sui mercati delle apparecchiature terminali di telecomunicazioni. Atto n. 238 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio</i>)	201
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	203

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 15 settembre 2010. — Presidenza del presidente Mario PESCANTE.

La seduta comincia alle 14.05.

Variazione nella composizione della Commissione

Mario PESCANTE, *presidente*, comunica che i deputati Luca Bellotti, Maurizio Del Tenno e Simeone di Cagno Abbrescia cessano di far parte della Commissione e che i deputati Carmelo Briguglio e Eugenio Minasso, entrano a farvi parte.

Sui lavori della Commissione

Mario PESCANTE, *presidente*, segnala ai colleghi che lo scorso 13 settembre il Tribunale dell'Unione europea ha respinto il ricorso con il quale l'Italia aveva chiesto di annullare due bandi di concorso perché pubblicati integralmente solo in francese, inglese e tedesco. Secondo il giudice del Tribunale UE, organismo della Corte di giustizia europea di Lussemburgo, le modalità di pubblicazione dei testi integrali dei bandi e di versioni succinte relative a modifiche in tutte le lingue ufficiali sulla Gazzetta Ufficiale Ue « non costituisce una discriminazione basata sulla lingua ». Si tratta di una motivazione a suo avviso poco comprensibile, che testimonia, in ogni caso, la vittoria riportata dai tedeschi nella battaglia per l'imposizione, per ora in ambito burocratico-amministrativo, della propria quale lingua ufficiale dell'Unione europea.

La Commissione prende atto.

Sistemi di mobilità con impiego di idrogeno e carburanti di origine biologica.

Testo unificato C. 2184 Boffa e abb.

(Parere alla IX Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Nunziante CONSIGLIO (LNP), *relatore*, evidenzia che l'articolo 1 del provvedimento in esame individua la finalità dell'iniziativa legislativa nella promozione di sistemi di mobilità ad alta sostenibilità mediante il sostegno alla ricerca, allo studio ed alla sperimentazione di veicoli per il trasporto di passeggeri e veicoli commerciali alimentati da idrogeno prodotto con l'ausilio di fonti di energia rinnovabile e da combustibili ultrapuliti di nuova generazione di origine biologica.

L'articolo 2 istituisce, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il

Fondo nazionale per il sostegno alla ricerca, allo sviluppo e all'innovazione in materia di sistemi di mobilità di alta sostenibilità, allo scopo di consentire il diffondersi di mezzi di trasporto a energia pulita. Il Fondo avrà una dotazione iniziale di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012; le disposizioni riguardanti la copertura di tale onere sono stabilite dall'articolo 9 del testo in esame.

L'articolo 3 specifica la tipologia degli interventi sovvenzionati dal Fondo. In particolare, la promozione di interventi di filiera per lo studio e la realizzazione di opere potrà avvenire attraverso il finanziamento di: sistemi per la produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno prodotto con l'ausilio di energia solare o altra fonte rinnovabile nonché di combustibili ultrapuliti di nuova generazione di origine biologica; prototipi di veicoli alimentati da idrogeno o da combustibili ultrapuliti di nuova generazione; sistemi di car-sharing nei grandi centri urbani; reti di monitoraggio intelligente finalizzate ai controlli di efficienza e sicurezza dei veicoli; installazione di distributori di idrogeno sul territorio nazionale; realizzazione di posteggi esclusivi per tali veicoli muniti di stazioni di controllo e di ricarica.

Destinatari degli interventi di sostegno saranno le regioni, gli enti locali (province e comuni), le università degli studi, gli enti pubblici e privati di ricerca e gli enti impegnati nella sperimentazione e produzione di veicoli alimentati da idrogeno, nonché gli enti pubblici e privati che si impegneranno a diffondere l'uso di idrogeno e combustibili ultrapuliti (articolo 4).

Le linee guida relative agli interventi finanziabili saranno definite, con decreto, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente (articolo 5).

Viene inoltre istituito (articolo 6) un comitato di gestione del Fondo composto da dieci membri ai quali non spettano compensi né rimborsi spese. L'attività del comitato dovrà infatti svolgersi senza oneri per la finanza pubblica.

Con apposito decreto ministeriale si provvederà alla ripartizione dei contributi del Fondo in favore degli interventi realizzabili sulla base di una graduatoria stabilita dal comitato di gestione. Il soggetto beneficiario dei contributi dovrà, entro due anni dall'erogazione del finanziamento, inviare una puntuale rendicontazione sulle spese sostenute e dei risultati raggiunti (articolo 7).

Le disposizioni dell'articolo 8 stabiliscono l'eventuale sospensione, con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, della realizzazione di opere per il trasporto di persone con veicoli non alimentati ad idrogeno al fine di approvare varianti di progetto per consentire l'utilizzo di veicoli alimentati ad idrogeno o a combustibili di nuova generazione.

L'articolo 8-bis prevede che le regioni e gli enti locali possano stipulare apposite convenzioni con le società di trasporto pubblico locale e con le imprese produttrici di veicoli ad idrogeno ai fini dell'impiego sperimentale di detti veicoli per un periodo massimo di tre anni.

Con riferimento ai profili di interesse della XIV Commissione, nel rilevare che il provvedimento non appare presentare profili problematici per quel che attiene la compatibilità con il diritto dell'Unione europea, ricorda che, nell'ambito del 7° programma quadro per la ricerca (2007-2013) l'Unione europea ha assegnato un budget di 4,16 miliardi di euro al settore dei trasporti con l'obiettivo di sviluppare sistemi paneuropei di trasporto integrati più sicuri, più ecologici e « intelligenti ». In tale contesto, il sottoprogramma « cooperazione », che prevede anche specifiche iniziative per sviluppare la produzione di combustibile rinnovabile, ha consentito il lancio dell'iniziativa tecnologica congiunta « celle a combustibile e idrogeno » che dispone di un budget di circa 1 miliardo di euro da utilizzare entro il 2014, proveniente da imprese, comunità della ricerca, Stati membri e Commissione.

Nell'ambito del Piano europeo per il rilancio dell'economia, approvato dal Consiglio europeo di dicembre 2008, è stata

lanciata l'iniziativa « auto verdi » (green cars) intesa a finanziare, attraverso la collaborazione tra settore pubblico e privato, i progressi nell'uso di fonti di energia non-inquinanti e rinnovabili per il trasporto stradale. L'iniziativa, che prevede un finanziamento pari a circa 5 miliardi di euro, individua cinque settori prioritari di ricerca: celle a combustibile e idrogeno; biocombustibili; veicoli elettrici e ibridi; logistica; motori a combustione interna.

Mario PESCANTE, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Interventi per agevolare la libera imprenditorialità e per il sostegno del reddito.

Nuovo testo C. 2424 Antonino Foti e C. 3089 Jannone.

(Parere alla XI Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Nicola FORMICHELLA (PdL), *relatore*, ricorda che il provvedimento in esame reca interventi per agevolare la libera imprenditorialità e per il sostegno del reddito. Il provvedimento è già stato oggetto di esame da parte della XIV Commissione in sede consultiva in una fase precedente del suo iter, ovvero quando alla proposta di legge C. 2424 non era stata ancora abbinata la proposta di legge C. 3089, d'iniziativa dell'onorevole Jannone. In quella sede, nella seduta del 10 novembre 2009, la Commissione formulò un parere favorevole con una condizione, riguardante l'articolo 5, sulla quale si soffermerà più avanti.

Richiamando gli elementi di novità recati dal nuovo testo, di interesse della XIV Commissione, segnala innanzitutto che all'articolo 3, comma 7, il regime fiscale agevolato per le imprese previsto dall'articolo medesimo viene subordinato all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 88, par. 3 del Trattato

UE. Al riguardo, rileva che il riferimento andrebbe opportunamente fatto all'articolo 108, par. 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE, cd. Trattato di Lisbona), ormai in vigore dal 1° dicembre 2009, che ripropone le disposizioni dell'articolo 88 del Trattato. L'articolo 108 stabilisce che alla Commissione europea siano comunicati, in tempo utile perché presenti le sue osservazioni, i progetti di legge diretti a istituire o modificare aiuti di Stato. Qualora la Commissione ritenga che l'aiuto previsto non sia compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, essa avvia – nei confronti dello Stato interessato – la procedura prevista per la modifica o la cessazione delle disposizioni. Lo Stato interessato non può dare esecuzione alle misure agevolative prima che tale procedura sia pervenuta ad una decisione finale.

Con riferimento all'articolo 5, già oggetto, nel suo testo precedente, di una condizione volta a richiedere modifiche dello stesso in modo da renderlo compatibile con l'ordinamento dell'Unione europea, rileva che le modifiche introdotte non appaiono sufficienti a superare i profili problematici già in precedenza evidenziati. In particolare, l'esclusione dei rifiuti non pericolosi dall'obbligo di cui all'articolo 189 del codice ambientale (decreto legislativo n. 152 del 2006) di iscrizione al catasto dei rifiuti appare in contrasto con l'obbligo di iscrizione presso le competenti autorità delle imprese che operano nell'ambito del ciclo dei rifiuti previsto dall'articolo 12 della direttiva 2008/98/CE. Appare inoltre di dubbia coerenza con il diritto dell'Unione europea la previsione del comma 2 che consente l'assolvimento dell'obbligo di registrazione dei rifiuti pericolosi con la semplice conservazione per diciotto mesi di copia dei formulari di trasporto, anziché attraverso il registro previsto dall'articolo 14 della direttiva 2006/12/CE. Tutti gli obblighi sopra richiamati sono ora sostanzialmente confermati (con possibilità di deroga unicamente in caso di possibilità di smaltimento dei propri rifiuti non pericolosi nei luoghi di produzione, ovvero di recupero dei rifiuti)

dalla direttiva 2008/98/CE, entrata in vigore il 12 dicembre 2008 ma non ancora recepita dall'Italia (il termine per il recepimento scade il 12 dicembre 2010).

Mario PESCANTE, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Disposizioni per assicurare la totale utilizzazione delle risorse del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) assegnate all'Italia.

Nuovo testo C. 3472 Paolo Russo.

(Parere alla XIII Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Isidoro GOTTARDO (PdL), *relatore*, evidenzia che il testo in esame intende assicurare l'effettivo utilizzo delle risorse finanziarie già stanziata per il periodo 2007-2013 per le singole Regioni italiane nel quadro dei Piani Regionali di Sviluppo, in modo da evitare l'applicazione delle disposizioni comunitarie (articolo 29 del Reg. (CE) n. 1290/2005) che prevedono il disimpegno automatico delle somme non utilizzate entro i due anni successivi all'iscrizione in bilancio delle stesse.

A tale scopo l'articolo 1 prevede che i piani finanziari, allegati alla decisione della Commissione europea di approvazione dei programmi di sviluppo rurale delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano e del Programma Rete rurale nazionale per il periodo 2007-2013, siano ricondotti ad un unico piano di finanziamento il cui ammontare corrisponda alla somma delle dotazioni finanziarie dei programmi regionali già approvati dalla Commissione (comma 1).

Il comma 2 dell'articolo 1 prevede che nel 2014 il Ministro delle politiche agricole, previa intesa con la Conferenza Stato-regioni, stabilisca le assegnazioni finanziarie per la copertura delle dichiarazioni di spesa delle regioni, delle province autonome e della Rete rurale nazionale,

eccedenti la dotazione finanziaria stabilita dalle decisioni della Commissione europea. Le assegnazioni avverranno sulla base dell'andamento della spesa dei programmi relativi al periodo 2007-2013.

Le disposizioni dell'articolo 2 riguardano l'onere di circa 25,5 milioni di euro derivante dall'applicazione dell'IVA ai pagamenti relativi alle operazioni cofinanziate – nel periodo considerato (2007-2013) e per interventi di competenza del Ministero delle politiche agricole – dal FEASR, dal Fondo europeo per la pesca (FEP) e dai regolamenti (CE) n. 1543/2000 e n. 861/2000. Tale spesa viene posta a carico del Fondo di rotazione per l'attuazione delle politiche comunitarie, istituito dall'articolo 5 della legge n. 183/1987.

Con riferimento ai profili di competenza della XIV Commissione, ricorda che con il Regolamento (CE) n. 1290/2005 del Consiglio, del 21 giugno 2005, è stato istituito un quadro giuridico unico per il finanziamento delle spese connesse alla politica agricola comune (PAC). A tale scopo sono stati creati due nuovi fondi: il Fondo europeo agricolo di garanzia (FEAGA) e il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR).

Il successivo Regolamento (CE) n. 1698/2005 del Consiglio, del 20 settembre 2005, ha dettato le nuove disposizioni in materia di sostegno allo sviluppo rurale da parte del FEASR con la previsione di un'articolazione dei programmi secondo 4 assi (Competitività, Gestione del territorio e dell'ambiente, Diversificazione e qualità della vita, Approccio Leader) e 38 misure (serie di operazioni volte ad attuare uno degli assi).

Gli interventi del FEASR si basano su una articolata procedura di programmazione che prevede (articolo 11 del Reg. n. 1698/2005) la presentazione da parte di ciascuno Stato membro, sulla base degli orientamenti comunitari, di un piano strategico nazionale (PSN), da attuarsi mediante specifici programmi di sviluppo rurale (PSR), la cui definizione compete, nell'ordinamento italiano, alle regioni ed alle province autonome.

Il FEASR è dotato di un bilancio di 96,319 miliardi di euro per il periodo 2007-2013, ossia il 20 per cento dei fondi destinati alla PAC.

Per quanto riguarda l'Italia, il Piano strategico nazionale 2007-2013 è stato approvato dalla Conferenza Stato-Regioni il 21 dicembre 2006 e quindi notificato alla Commissione Europea, che in data 12 gennaio 2007 ha dichiarato ricevibile il documento ed avviato il negoziato sui programmi regionali.

A seguito delle osservazioni formulate dalla Commissione, il Piano è stato quindi modificato, nuovamente approvato dalla Conferenza Stato-Regioni il 1° agosto 2007 e trasmesso alla Commissione europea per l'approvazione definitiva.

Secondo quanto previsto dall'articolo 29 del Regolamento (CE) n. 1290/2005 la Commissione garantisce la gestione finanziaria dei fondi comunitari, tramite una procedura di liquidazione dei conti suddivisa in due fasi: liquidazione contabile e verifica di conformità. Gli Stati membri devono tenere a disposizione della Commissione tutte le informazioni necessarie per il buon funzionamento dei fondi. Oltre ai controlli effettuati dagli Stati membri in conformità della normativa nazionale, la Commissione può organizzare controlli in loco. Nell'ambito del FEAGA e del FEASR, i pagamenti destinati ad uno Stato membro possono essere ridotti o sospesi in caso di inadempienze gravi e persistenti.

Alla luce di questo quadro normativo, la previsione contenuta nell'articolo 1, mirante ad una diversa organizzazione della gestione a livello nazionale delle risorse FEASR non appare in contraddizione con l'ordinamento dell'Unione europea. Tuttavia, al fine di fugare ogni dubbio ed evitare il sorgere di futuri contenziosi, potrebbe risultare opportuno subordinare l'entrata in vigore della disposizione di cui al comma 2 dell'articolo 1, che consente l'utilizzo delle somme non utilizzate dalle regioni per la copertura di eccedenze di spesa di altri programmi rurali regionali, all'autorizzazione della Commissione europea. Ricordo peraltro che, in base alla rilevazione effettuata dalla Rete rurale

nazionale sulla spesa sostenuta dalle Regioni al 31 agosto 2010 indica che restano da spendere entro la fine anno 697 milioni di euro, cui corrisponde una quota comunitaria a rischio disimpegno pari a 397 milioni di euro. Alta la capacità di spesa mostrata nel solo mese di agosto dalle regioni Sicilia e Campania tra quelle più a rischio.

Di più complessa valutazione risulta il contenuto dell'articolo 2. Al riguardo, ricordo infatti che l'articolo 71, terzo paragrafo, numero 3, esclude dal finanziamento a carico del FEASR, l'IVA sui pagamenti effettuati a valere delle risorse cofinanziate dal FEASR medesimo, ad eccezione dell'IVA non recuperabile. L'esclusione del finanziamento dell'IVA a carico del FEASR non appare però escludere che a coprire l'onere possano intervenire finanziamenti pubblici senza che questi possano essere configurati come aiuti di Stato. In tal senso appare esprimersi anche la risposta della Commissione all'interrogazione del deputato europeo Daniel Varela Suarez Carpegna del 15 luglio 2008 laddove si afferma che l'onere dell'IVA « può ritornare indirettamente » agli organismi pubblici « attraverso i trasferimenti di bilancio che sono accordati agli stessi ». Alla luce di queste considerazioni, anche la disposizione di cui all'articolo 2 appare compatibile con il diritto dell'Unione europea.

Mario PESCANTE, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.20.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 15 settembre 2010. — Presidenza del presidente Mario PESCANTE.

La seduta comincia alle 14.20.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2007/43/CE del Consiglio, del 28

giugno 2007, che stabilisce norme minime per la protezione dei polli allevati per la produzione di carne.

Atto n. 229.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 14 luglio 2010.

Isidoro GOTTARDO (PdL), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere del relatore.

Schema di decreto legislativo recante attuazione delle direttive 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e 2009/131/CE della Commissione, del 16 ottobre 2009, che modifica l'allegato VII della predetta direttiva 2008/57/CE

Atto n. 234.

(Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio).

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

Nunziante CONSIGLIO (LNP), *relatore*, ricorda che lo schema di decreto reca attuazione della direttiva 2008/57/CE, con la quale si provvede a unificare ed aggiornare la normativa in materia di interoperabilità ferroviaria, dettata per il sistema ferroviario Alta Velocità dalla direttiva 96/498/CE e per il sistema ferroviario convenzionale dalla direttiva 2001/16/CE, entrambe modificate dalla direttiva 2004/50/CE. Tale ultima direttiva è stata recepita con il d. lgs. n. 163/2007, che viene ora abrogato dallo schema di decreto in esame.

Il Capo I contiene le disposizioni generali. In particolare, l'articolo 1 definisce le finalità del decreto, che detta le condizioni per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario nazionale con quello comunitario; tali condizioni riguardano la progettazione, costruzione, messa in servizio, ristrutturazione, manutenzione esercizio del sistema, e le qualifiche professionali e condizioni di salute e sicurezza del personale addetto. Il comma 3 precisa che l'ambito di applicazione del provvedimento, che viene esteso a tutto il sistema ferroviario nazionale, con le sole eccezioni di: tram, sistemi metropolitani e sistemi di trasporto leggero su rotaia; reti isolate dal sistema ferroviario e adibite solo a servizi passeggeri locali; infrastrutture private e veicoli utilizzati solo su queste per il trasporto merci; infrastrutture e veicoli ad uso locale, storico o turistico. L'articolo 2 reca le definizioni, fra le quali si segnala quella relative alle STI (specifiche tecniche di interoperabilità), di cui è oggetto ciascun sottosistema al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario. L'articolo 3 specifica che il sistema ferroviario e i suoi sottosistemi devono soddisfare i requisiti essenziali che li riguardano, con i quali non devono essere in contrasto le specifiche tecniche supplementari indicate dalla direttiva 2004/17/CE.

Il Capo II è riservato alle specifiche tecniche di interoperabilità. L'articolo 4 ne definisce l'oggetto, precisando che ogni sottosistema deve essere conforme alle STI vigenti al momento della messa in servizio. Le STI, ai sensi dell'articolo 5, vengono elaborate e modificate dall'ERA (Agenzia Ferroviaria Europea) su mandato della Commissione. L'articolo 6 prevede che, qualora una STI non soddisfi i requisiti essenziali, il Ministero delle infrastrutture e trasporti può attivare il Comitato di cui all'articolo 29 della direttiva. L'articolo 7 prevede l'estensione progressiva dell'ambito di applicazione delle STI a tutto il sistema ferroviario, e dispone l'applicazione transitoria delle norme di sicurezza di cui al d.lgs. n. 162/2007 nelle more della effettiva estensione. L'articolo 8 in-

dividua le fattispecie in cui è consentito derogare all'applicazione delle STI. In tali casi il Ministero, sentita l'Agenzia per la sicurezza ferroviaria, comunica alla Commissione una proposta di deroga, corredata dalla relativa documentazione.

Il Capo III concerne le componenti di interoperabilità. L'articolo 9 disciplina l'immissione sul mercato di tali componenti, precisando che essi devono consentire di realizzare l'interoperabilità, rispondere ai requisiti essenziali ed essere sottoposti a regolare manutenzione. Secondo l'articolo 10, i componenti devono essere muniti della dichiarazione CE di conformità all'impiego e sottoposti alla procedura di valutazione di conformità all'impiego indicata nella pertinente STI. Se risulti che una specifica europea non soddisfi i requisiti essenziali, l'articolo 11 prevede che il Ministero possa consultare il Comitato di cui all'articolo 29 della direttiva. L'articolo 12 detta la procedura per la dichiarazione di conformità all'impiego, specificando di seguito le sanzioni: per chi immette sul mercato componenti prive di requisiti essenziali, o con irregolare dichiarazione CE, o privi della stessa si prevede la sanzione pecuniaria da 15.000 a 100.000 euro; la medesima sanzione si applica a chi installa e utilizza componenti in modo difforme dalla loro destinazione. L'articolo 13 reca norme per la procedure da seguirsi nei casi in cui componenti di interoperabilità, pur muniti di dichiarazione di conformità CE, possano essere inadeguati a soddisfare i requisiti essenziali.

Il Capo IV riguarda la disciplina e la gestione dei sottosistemi. L'Agenzia per la sicurezza ferroviaria, ai sensi dell'articolo 14, autorizza la messa in servizio dei sottosistemi strutturali solo se costruiti e installati in modo da soddisfare i requisiti essenziali, e verifica che i sottosistemi rispettino le prescrizioni delle STI in tema di gestione e manutenzione. Si applicano a tal fine gli artt. 14 e 15 del d.lgs. n. 162/2007. L'articolo 15 stabilisce che non può essere vietata o limitata la costruzione e messa in servizio di sottosistemi che siano conformi ai requisiti essenziali. L'ar-

articolo 16 reca norme per la verifica della conformità dei sottosistemi alle STI, che deve essere assicurata dai gestori della infrastruttura e dalle imprese ferroviarie, per le parti di rispettiva competenza. L'articolo 17 definisce la procedura per il rilascio della dichiarazione CE di verifica dei sottosistemi, che inizia con la richiesta dall'ente appaltante o dal fabbricante all'organismo notificato competente. La procedura di verifica prende avvio dalla fase di progettazione del sottosistema e prosegue lungo il periodo di costruzione fino al momento della omologazione, che precede l'entrata in servizio. Si prevede la sanzione pecuniaria da 15.000 a 100.000 euro per chi utilizza nel sistema ferroviario un sottosistema in modo difforme dalla sua destinazione. L'articolo 18 riguarda il mancato rispetto dei requisiti essenziali da parte di un sottosistema munito di dichiarazione CE; in tal caso, l'Agenzia può chiedere l'effettuazione di verifiche supplementari dandone notizia al Ministero, che a sua volta ne informa la Commissione europea. Ai sensi dell'articolo 19, quando si procede a ristrutturazione di un sottosistema esistente, spetta all'Agenzia – entro quattro mesi dalla presentazione della documentazione – valutare la necessità di una nuova autorizzazione alla messa in servizio, in relazione alla tutela dei livelli di sicurezza complessiva.

Il Capo V reca la normativa per la messa in servizio dei veicoli, con criteri di autorizzazione diversi in base alla conformità o meno alle STI. L'articolo 20 attribuisce la competenza in materia all'Agenzia per la sicurezza ferroviaria, la cui decisione viene riconosciuta in tutti gli Stati membri. Le decisioni di diniego devono essere motivate, e possono essere oggetto di richiesta di riesame entro un mese; l'Agenzia decide entro i due mesi successivi. In caso di conferma della decisione negativa, il richiedente può fare istanza per un riesame all'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari. Il comma 12 precisa che le autorizzazioni rilasciate prima del 29 luglio 2008 in base ad accordi internazionali (RIC, regolamento internazionale carrozze, e RIV, re-

golamento internazionale veicoli) restano valide. Gli articoli 21 e 22 indicano i criteri e le procedure per l'autorizzazione a messa in servizio di veicoli conformi alle STI e per le eventuali autorizzazioni supplementari. Gli articoli 23 e 24 riguardano i criteri per l'autorizzazione a messa in servizio ed autorizzazioni supplementari dei veicoli non conformi alle STI. Ai fini della prima autorizzazione di tali veicoli – valida solo sulla rete ferroviaria nazionale – si applica la procedura di verifica CE. L'articolo 25 consente l'autorizzazione di tipi di veicoli; l'Agenzia autorizza un veicolo che sia conforme ad altro già autorizzato in uno stato membro, sulla base di una dichiarazione di conformità presentata dal richiedente. L'articolo 26, al fine di facilitare le procedure di autorizzazione per i veicoli non conformi alle STI, fa rinvio alla classificazione delle norme nazionali contenuta nell'Allegato VII dello schema di decreto.

Il Capo VI riguarda gli organismi notificati, prevedendo all'articolo 27 che sia il Ministero dello sviluppo economico a notificare alla Commissione europea ed agli stati membri l'elenco degli organismi competenti per la procedura di conformità delle componenti di interoperabilità e per le verifiche dei sottosistemi. Gli organismi interessati ad essere notificati devono dimostrare il possesso dei requisiti indicati nell'Allegato VIII; alla relativa istruttoria, che comprende una verifica dei laboratori dei quali l'organismo dichiara di avvalersi, provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Ai sensi dell'articolo 28, il riconoscimento viene sospeso per un periodo da uno a sei mesi qualora emergano irregolarità da parte dell'organismo nelle attività di valutazione o di verifica. Ove l'organismo non ottemperi alle prescrizioni contenute nel provvedimento di sospensione, il riconoscimento viene revocato. La durata del riconoscimento è stabilita dall'articolo 29 in cinque anni, con rinnovo a seguito di richiesta dell'organismo stesso. È affidato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di vigilare sulle attività degli organismi notificati, mediante provvedimenti ispettivi e

con visite a cadenza almeno annuale presso le sedi degli organismi stessi, al fine di verificare la sussistenza dei requisiti richiesti. L'articolo 30 pone a carico degli organismi notificati gli oneri finanziari derivanti dall'attività di istruttoria per il riconoscimento e per i successivi controlli. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro sessanta giorni dalla entrata in vigore del decreto, vengono fissate le tariffe relative ai costi sostenuti per le suddette attività (articolo 31).

Il Capo VII detta norme per i registri della rete e dei veicoli. In particolare, l'articolo 32 prevede un sistema di numerazione, mediante l'assegnazione, al momento dell'autorizzazione al servizio di ciascun veicolo ferroviario, di un numero europeo del veicolo (NEV). L'articolo 33 prevede che l'Agenzia per la sicurezza ferroviaria attribuisca a ciascun veicolo autorizzato al servizio un codice di identificazione alfanumerico, che figura in un apposito registro di immatricolazione nazionale, istituito presso l'Agenzia stessa. Il registro potrà essere consultato dalle autorità preposte alla sicurezza, dagli organismi comunitari di regolamentazione, dai gestori delle infrastrutture, dalle imprese ferroviarie, nonché dall'Agenzia ferroviaria europea. L'articolo 34 impone all'agenzia di comunicare all'Agenzia ferroviaria europea ogni mutamento relativo alle autorizzazioni relative a tipi di veicoli, affinché possa essere conseguentemente aggiornato il registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati, istituito dall'articolo 34 della direttiva. L'articolo 35 dispone che l'Agenzia debba provvedere alla pubblicazione di un registro della infrastruttura, accessibile dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalle altre amministrazioni interessate. L'articolo 36 reca l'abrogazione del d.lgs. n. 163/2007 (Attuazione della direttiva 2004/50/CE), dell'articolo 9 del d.lgs. n. 163/2007 (che regola la messa in servizio in Italia del materiale rotabile già in servizio in altro Stato membro dell'Unione europea), e del decreto ministeriale 11 dicembre 2007. L'articolo 37 reca la clausola di

invarianza finanziaria, precisando che le amministrazioni interessate dovranno provvedere all'adempimento dei compiti derivanti dall'attuazione del decreto con le risorse umane e finanziarie disponibili. Va in proposito ricordato che l'Agenzia per la sicurezza ferroviaria dispone di risorse finanziarie proprie, in base all'articolo 26 del d.gs. n. 162/2007 (il quale ha istituito un apposito fondo che viene alimentato nei limiti della somma di 11.900.000 euro annui). Si segnala inoltre che con una proposta di legge definitivamente approvata il 4 agosto dal Senato (A.S. 2224, Modifiche all'articolo 4 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, finalizzate a garantire la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie), sono state introdotte ulteriori misure finalizzate a garantire la funzionalità dell'Agenzia. L'articolo 38 prevede infine l'entrata in vigore del decreto il giorno successivo a quello della sua pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*.

Mario PESCANTE, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/63/CE della Commissione, del 20 giugno 2008, relativa alla concorrenza sui mercati delle apparecchiature terminali di telecomunicazioni.

Atto n. 238.

(Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio).

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

Nicola FORMICHELLA (PdL), *relatore*, segnala che lo schema di decreto legislativo in esame, recante attuazione della direttiva 2008/63/CE, viene emanato ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge n. 88/2009 (legge comunitaria 2008). Non essendo previsto nella direttiva un termine di recepimento, il decreto deve essere

adottato entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore della legge comunitaria, fissato al 29 luglio 2009, e quindi entro il 29 luglio 2010. Poiché lo schema di decreto è stato trasmesso al Parlamento il 27 luglio 2010, e il termine per l'espressione del parere scade il 6 settembre, trova applicazione la norma di cui all'articolo 1, comma 3, della legge comunitaria 2008, secondo cui, qualora il suddetto termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine di recepimento della direttiva, o successivamente, quest'ultimo è prorogato di novanta giorni.

La direttiva 2008/63/CE detta norme in materia di concorrenza nei mercati delle apparecchiature terminali di telecomunicazioni (apparecchi telefonici e telefax), con particolare riferimento ai criteri di allacciamento all'interfaccia della rete pubblica di telecomunicazioni. La disciplina nazionale, che viene interamente sostituita con lo schema di decreto, è attualmente dettata dalla legge n. 109/1991 e dal decreto ministeriale n. 314 del 1992.

Rileva che alcune disposizioni contenute nella direttiva non formano oggetto dello schema di decreto, in quanto già acquisite nell'ordinamento interno. Si tratta delle norme in tema di vigilanza sulla pubblicazione delle specifiche interfaccia di rete da parte degli operatori, già disciplinata dall'articolo 4 del decreto legislativo n. 269 del 2001 (recante Attuazione della direttiva 1999/5/CE riguardante le apparecchiature radio, le apparecchiature terminali di telecomunicazione ed il reciproco riconoscimento della loro conformità), e delle norme stabilite all'articolo 2 della direttiva, che impone agli Stati membri che hanno concesso alle imprese diritti speciali o esclusivi di provvedere alla soppressione di tali diritti.

Risultano invece recepite con il provvedimento in esame le disposizioni relative alla qualificazione tecnica richiesta agli operatori economici per le operazioni di allacciamento ed installazione delle apparecchiature terminali di telecomunicazioni.

L'articolo 1, comma 1, dello schema reca le definizioni, riproducendo quelle indicate dall'articolo 1 della direttiva. Il comma 2 stabilisce il diritto degli operatori economici di importare, commercializzare, installare e allacciare le apparecchiature terminali e le apparecchiature delle stazioni terrestri per i collegamenti via satellite, nonché di provvedere alla relativa manutenzione. Restano ferme le competenze attribuite agli operatori delle reti di comunicazione elettronica per la costruzione e gestione delle interfacce di rete pubblica, e l'obbligo di pubblicazione delle specifiche tecniche delle interfacce stesse, secondo le previsioni di cui all'articolo 4 del citato decreto legislativo n. 269 del 2001.

L'articolo 2, al comma 1, dispone che i lavori di installazione, allacciamento, collaudo e manutenzione delle apparecchiature di cui all'articolo 1, comma 1, numero 1), lettera a) – apparecchiature allacciate all'interfaccia di una rete pubblica di telecomunicazioni per trasmettere o ricevere informazioni – devono essere affidati ad imprese abilitate secondo criteri da stabilirsi con il decreto ministeriale di cui al comma 2. Tale comma prevede appunto che, entro dodici mesi dalla entrata in vigore del provvedimento in esame, il Ministro dello sviluppo economico deve emanare – ai sensi dell'articolo 17, comma 3, legge n. 400 del 1988 – un decreto con il quale sono definiti:

i requisiti di qualificazione tecnico-professionale richiesti alle imprese per essere abilitate all'esercizio delle attività indicate al comma 1, e le relative le modalità di accertamento e di valutazione;

le modalità procedurali per il rilascio dell'abilitazione all'allacciamento dei terminali di telecomunicazione all'interfaccia della rete pubblica; i criteri per la costituzione, la pubblicazione e l'aggiornamento dell'elenco delle imprese abilitate;

la definizione di caratteristiche e contenuti dell'attestazione che l'impresa rilascia al committente al termine dei lavori;

la individuazione dei casi in cui gli utenti possono provvedere autonomamente alle predette attività.

Quanto all'accertamento dei requisiti di qualificazione tecnico-professionali, la relazione illustrativa sottolinea come tali adempimenti rientrino nell'ambito delle attività istituzionali di competenza degli uffici del Dipartimento per le comunicazioni del Ministero dello sviluppo economico, secondo le previsioni di cui all'articolo 5 del decreto ministeriale 7 maggio 2009, recante Individuazione degli uffici di livello dirigenziale non generale del Ministero dello sviluppo economico.

I commi 3 e 4 dell'articolo 2 prevedono la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 15.000 a euro 150.000 sia per le attività di installazione, allacciamento e manutenzione delle apparecchiature di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *a*), n. 1), effettuate in assenza del titolo abilitativo previsto, sia per le dichiarazioni, contenute nell'attestazione rilasciata al committeente, di cui al comma 2, lettera *e*), che

siano difformi rispetto ai lavori svolti. Le sanzioni vengono applicate a decorrere dalla entrata in vigore del decreto ministeriale di cui al comma 2.

L'articolo 3 reca infine una disposizione abrogativa, specificando peraltro che la normativa vigente (legge n. 109 del 1991 e decreto ministeriale n. 314 del 1992) venga abrogata solo dopo 12 mesi dalla entrata in vigore del decreto legislativo in esame, periodo entro il quale è prevista l'emanazione del decreto ministeriale di attuazione.

Mario PESCANTE, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.35.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.35 alle 14.45.