

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 216/2011: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative. Differimento di termini relativi all'esercizio di deleghe legislative. C. 4865-B Governo, approvato dalla Camera e modificato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	306
DL 5/2012: Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo. C. 4940 Governo (Parere alle Commissioni I e X) (<i>Esame e rinvio</i>)	308

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di Tiscali Italia SpA sulle prospettive di realizzazione in Italia delle reti NGN	312
Audizione di rappresentanti di BT Italia SpA sulle prospettive di realizzazione in Italia delle reti NGN	312

SEDE CONSULTIVA

Martedì 21 febbraio 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 11.

DL 216/2011: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative. Differimento di termini relativi all'esercizio di deleghe legislative.

C. 4865-B Governo, approvato dalla Camera e modificato dal Senato.

(Parere alle Commissioni I e V).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Antonio MEREU (UdCpTP), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere alle Commissioni riunite I Affari costituzionali e V Bilancio il parere sul de-

creto-legge n. 216 del 2011, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative, già approvato in prima lettura dalla Camera e modificato dal Senato. Sottolinea che l'esame del provvedimento in seconda lettura deve limitarsi alle parti modificate o introdotte dal Senato. Per quanto riguarda le norme di interesse della IX Commissione, segnala l'articolo 11, commi 1 e 2, e l'articolo 21, commi 2 e 3.

Passando ad una breve descrizione delle modifiche apportate dal Senato, rileva che il comma 1 dell'articolo 11 alla lettera *a*), interviene sul termine per l'adeguamento al tasso di inflazione delle tasse e dei diritti marittimi, prorogandolo dal 1° gennaio 2012 al 1° gennaio 2013. Osserva che, come si legge nella relazione illustrativa che accompagna il presente provvedimento, si è ritenuto necessario far slittare a tutto il 2012 il meccanismo di adeguamento delle tasse e diritti marittimi, rispetto all'originaria previsione normativa che fissava nel 2009 l'inizio della proce-

dura, per fronteggiare la crisi di competitività dei porti nazionali. Fa presente che il Senato ha soppresso tale disposizione, prevedendo quindi implicitamente, a decorrere dall'anno 2012, l'adeguamento al tasso di inflazione delle tasse e dei diritti marittimi, da attuare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'articolo 1, comma 989, lettera c), della legge finanziaria 2007. A questo riguardo, osserva che, per effetto della citata soppressione, potrebbe risultare opportuno non prorogare al 2012 il termine che consente alle Autorità portuali di aumentare, fino al doppio, e diminuire, fino all'azzeramento, la tassa di ancoraggio e la tassa portuale, posto che la proroga di tale facoltà è stata prevista alla successiva lettera b) del medesimo comma 1, come risulta dalla relazione illustrativa che accompagna il presente decreto-legge, proprio in relazione alla proroga della sospensione dell'adeguamento all'inflazione delle predette tasse.

Il comma 2 dell'articolo 11, come modificato dal Senato, proroga dal 30 giugno 2012 al 31 dicembre del medesimo anno il termine originariamente previsto dal decreto-legge in esame per la conclusione dei procedimenti di rilascio delle concessioni delle gestioni aeroportuali, avviate su istanza antecedente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 96 del 2005. A tali procedimenti non si applicheranno le nuove disposizioni concernenti il rilascio delle concessioni di gestione aeroportuale, di cui all'articolo 704 del codice della navigazione, come novellato dal medesimo decreto legislativo. L'ulteriore proroga, introdotta dal Senato, riguarda gli aeroporti che, pur in presenza di perdite di esercizio pregresse, presentino un piano da cui risultino il riequilibrio economico-finanziario della gestione e il raggiungimento di adeguati indici di solvibilità patrimoniale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 19, del decreto-legge n. 78 del 2010.

Il comma 3 dell'articolo 21 autorizza i gestori dei servizi postali ad applicare apposite tariffe per le spedizioni di pro-

dotti editoriali da parte delle associazioni ed organizzazioni senza fini di lucro e alle associazioni d'arma e combattentistiche, iscritte al Registro degli operatori di comunicazione (ROC). L'autorizzazione è valida per il periodo compreso tra il 29 dicembre 2011 (data di entrata in vigore del decreto-legge in esame) e il 31 dicembre 2013. L'ultimo periodo del predetto comma, introdotto al Senato, specifica che dall'attuazione del comma stesso non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In conclusione, ritiene che si potrebbe valutare l'opportunità di esprimere sul provvedimento in esame parere favorevole con una osservazione volta a sopprimere non solo la lettera a), ma l'intero comma 1 dell'articolo 11.

Silvia VELO (PD) riguardo alle osservazioni formulate dal relatore in ordine all'articolo 11, ritiene che le due norme richiamate siano tra loro distinte. Quindi chiede chiarimenti in merito all'opportunità evidenziata dal relatore di sopprimere la disposizione che prevede la possibilità per le Autorità portuali di aumentare, fino al doppio, e diminuire, fino all'azzeramento, la tassa di ancoraggio e la tassa portuale, in relazione all'avvio dell'adeguamento al tasso di inflazione delle tasse e dei diritti marittimi a decorrere dal 2012.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pur convenendo sulla diversità delle due misure, precisa che alle Autorità portuali era stata data in via sperimentale la facoltà di intervenire sulla modulazione della tassa di ancoraggio e della tassa portuale proprio in relazione al mancato adeguamento al tasso di inflazione delle tasse dei diritti marittimi, come anche evidenziato dalla relazione illustrativa al provvedimento in esame.

Mario LOVELLI (PD) auspica che la disposizione relativa alle concessioni aeroportuali metta un punto fermo su questa materia che è stata varie volte all'attenzione della Commissione, che in più occasioni ha rilevato incongruenze nella legislazione d'urgenza emanata al riguardo

dal Governo. Inoltre, pur comprendendo che non si tratta di materia attinente alle competenze della Commissione, sottolinea che il Senato non è intervenuto con la dovuta determinazione sulla materia pensionistica e previdenziale, soprattutto riguardo ai cosiddetti « esodati » e al personale della scuola, e quindi giudica necessario che su questo specifico punto si trovi un altro veicolo normativo volto a superare oggettive ingiustizie che sono state messe in atto con la recente decretazione d'urgenza.

Antonio MEREU (UdCpTP), *relatore*, alla luce degli esiti del dibattito, formula una proposta di parere favorevole.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

DL 5/2012: Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo.

C. 4940 Governo.

(Parere alle Commissioni I e X).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Silvia VELO (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere alle Commissioni riunite I Affari Costituzionali e X Attività produttive in merito al disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 5 del 2012, recante disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo. Sottolinea che il provvedimento reca disposizioni di competenza della Commissione agli articoli 11, 22, 39 e 47.

Passando ad una breve descrizione del contenuto degli articoli rileva che l'articolo 11 detta disposizioni di semplificazione in materia di circolazione stradale, abilitazioni alla guida, affidamento del servizio informazioni sul traffico, « bollino blu » e apparecchi di controllo della velocità. I commi da 1 a 4 apportano modifiche ad alcune disposizioni del codice della strada,

in materia di abilitazioni alla guida, che erano state recentemente modificate dal decreto legislativo n. 59 del 2011 in attuazione delle direttive 2006/126/CE e 2009/113/CE concernenti la patente di guida.

In particolare, la lettera *a*) del comma 1 interviene sull'articolo 115 del codice della strada, recante i requisiti per la guida dei veicoli, anticipando alla data di entrata in vigore del presente decreto-legge l'abrogazione del comma 2-*bis* del medesimo articolo 115. Tale abrogazione era stata invece disposta, dall'articolo 2 del decreto legislativo n. 59 del 2011, con decorrenza dal 19 gennaio 2013, ossia dalla data prevista dalla direttiva 2006/126/CE per l'applicazione delle nuove disposizioni sulle patenti recate dalla direttiva medesima. La norma abrogata è quella in base alla quale gli ultraottantenni possono continuare a condurre ciclomotori e veicoli per i quali sia richiesta la patente delle categorie A, B, C ed E, qualora abbiano conseguito uno specifico attestato rilasciato dalla commissione medica locale, a seguito di visita medica specialistica biennale rivolta ad accertare la persistenza dei requisiti fisici e psichici prescritti.

Al successivo comma 3, viene conseguentemente introdotta una disciplina transitoria che, nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni di cui al decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, cioè fino al 18 gennaio 2013, prevede che i titolari di certificato di idoneità alla guida del ciclomotore ovvero di patente di guida, al compimento dell'ottantesimo anno di età, rinnovino la validità dei predetti titoli abilitativi ogni due anni. Per tali soggetti ultraottantenni l'accertamento biennale dei requisiti fisici e psichici avrà luogo con le modalità previste in linea generale dall'articolo 119, comma 2, del codice della strada, ossia mediante l'azienda sanitaria locale territorialmente competente o gli altri medici a ciò abilitati. La successiva lettera *b*) del comma 1, modificando il comma 4 dell'articolo 119 del codice della strada, conferma, invece, la competenza all'accertamento dei requisiti psichici e fisici per il conseguimento della patente di guida delle commissioni mediche locali per

alcune particolari categorie di soggetti, quali, ad esempio, i mutilati e minorati fisici. La norma prevede altresì che le commissioni suddette siano costituite dai competenti organi regionali, ovvero da quelli delle province autonome di Trento e Bolzano, che provvedono altresì alla nomina dei rispettivi presidenti. Osserva quindi che si semplificano le procedure di rinnovo della patente per gli ultraottantenni e si dà alle regioni la possibilità di intervenire sull'articolazione delle commissioni mediche locali, superando le criticità che si erano manifestate in passato.

Le lettere *c)* ed *e)* del comma 1 sopprimono alcune disposizioni del codice della strada in conseguenza dell'abrogazione di sposta ai sensi della precedente lettera *a)*.

La lettera *d)* del comma 1 sopprime, all'articolo 122, comma 2, del codice della strada, la norma secondo cui, qualora il veicolo non sia munito di doppi comandi a pedale, almeno per il freno di servizio e per l'innesto a frizione, nello svolgimento delle esercitazioni obbligatorie per gli aspiranti alla patente di guida, l'istruttore che deve affiancare l'aspirante non possa avere età superiore a sessanta anni, anziché a sessantacinque anni come previsto negli altri casi.

Il comma 4 dispone che Il Governo, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, provveda a modificare l'articolo 330 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, in conformità alle modifiche introdotte dalla lettera *a)* del comma 1. Al riguardo segnala che, presumibilmente, il riferimento alle modifiche di cui alla lettera *a)* del comma 1, appare erroneo. Infatti, posto che il richiamato articolo 330 del codice della strada definisce oltre ai criteri di nomina, la composizione e il funzionamento delle commissioni mediche locali, il rinvio andrebbe correttamente riferito alla lettera *b)* del comma 1, che conferma le funzioni delle commissioni mediche locali ma ne modifica i criteri di nomina e in tal senso invita la Commissione a valutare la possibilità di un emendamento correttivo da presentare al provvedimento in esame.

Il comma 5 modifica le lettere *b)* e *c)* del comma 2 dell'articolo 7 del regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada, che consentono di vietare in altri giorni, oltre a quelli festivi, la circolazione dei mezzi pesanti, ossia dei veicoli per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 tonnellate e dei veicoli eccezionali e adibiti a trasporto eccezionale. La disciplina viene modificata nel senso che tali ulteriori giorni debbono essere individuati in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sull'attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso.

Il comma 6 semplifica le disposizioni relative al corso per l'idoneità professionale per gli autotrasportatori, prevedendo, in conformità a quanto disposto dagli articoli 8 e 9 del regolamento (CE) n. 1071/2009, che sia dispensato dalla frequenza di uno specifico corso di formazione preliminare per l'esame di idoneità professionale chi abbia assolto all'obbligo scolastico e superato un corso di istruzione secondaria superiore. Vengono altresì dispensate dall'esame per la dimostrazione dell'idoneità professionale le persone che dimostrano di aver diretto, in maniera continuativa, l'attività in una o più imprese di trasporto italiane o comunitarie da almeno dieci anni precedenti il 4 dicembre 2009 e siano in attività alla data di entrata in vigore del presente decreto-legge. Restano invece fermi i corsi di formazione previsti ai sensi dell'articolo 8, paragrafi 5 e 6, del regolamento (CE) n. 1071/2009, al fine di garantire che i gestori dei trasporti, a intervalli di dieci anni, siano informati dei cambiamenti che intervengono nel settore nonché per consentire l'aggiornamento sui più recenti sviluppi della legislazione a coloro che, pur essendo in possesso di un attestato di idoneità professionale, non abbiano diretto un'impresa di trasporti di merci su strada o un'impresa di trasporti di persone su strada nei cinque anni precedenti. A tale

riguardo, condividendo l'esigenza di semplificazione riguardo ai corsi di formazione professionale per gli autotrasportatori, ritiene che i requisiti previsti dal regolamento comunitario debbano essere previsti per coloro che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli di massa superiori a 1,5 tonnellate, piuttosto che a 3,5 tonnellate come attualmente previsto.

Il comma 7 dispone che il centro di coordinamento delle informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale (CCISS) sia autorizzato ad affidare in concessione, ai sensi dell'articolo 30 del Codice dei contratti pubblici, i servizi di produzione, distribuzione e trasmissione, sul canale radiofonico e televisivo, delle informazioni sul traffico e sulla viabilità, nonché ogni altro servizio utile al proprio funzionamento, qualora da detto affidamento derivi un minor onere per il bilancio dello Stato.

Il comma 8 dispone che a decorrere dall'anno 2012 il controllo obbligatorio dei dispositivi di combustione e scarico degli autoveicoli e dei motoveicoli (cosiddetto bollino blu) sia effettuato esclusivamente al momento della revisione obbligatoria periodica del mezzo.

Il comma 9 disciplina il controllo periodico dell'apparecchio di controllo (tachigrafo digitale), montato sui veicoli adibiti al trasporto su strada, prevedendo che, dal 2012, lo stesso venga effettuato ogni due anni ad opera delle officine autorizzate, anziché ogni anno, come precedentemente prescritto. L'attestazione dell'avvenuto controllo deve essere esibita all'atto della revisione periodica del veicolo, disciplinata dall'articolo 80 del Codice della strada.

Il successivo comma 10, conseguentemente, abroga i commi 1 e 4 dell'articolo 10 del decreto-legge n. 16 del 1987, che recavano la precedente disciplina in materia il controllo periodico dell'apparecchio di controllo, e modifica il comma 2 del medesimo articolo 10.

L'articolo 22, ai commi 2 e 3, reca disposizioni in materia di contratti di programma con le società di gestione aeroportuali. A questo riguardo, ricorda che

la direttiva n. 2009/12/CE stabilisce principi comuni per la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti dell'Unione europea con riferimento a tutti gli scali con traffico annuale superiore a cinque milioni di movimenti passeggeri e che la delega legislativa per l'attuazione della direttiva medesima era contenuta nella legge comunitaria 2009. Lo schema di decreto legislativo adottato per l'attuazione della citata delega (atto n. 380) è stato trasmesso alle Camere per il parere nello scorso mese di luglio e, nonostante le Commissioni competenti avessero espresso su di esso il prescritto parere, il decreto legislativo non è stato emanato. Il termine per il recepimento della direttiva è quindi scaduto il 15 marzo 2011. A seguito della scadenza del termine di recepimento, la Commissione europea ha avviato, il 18 maggio 2011, una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia e il successivo 24 novembre ha inviato un parere motivato. Per interrompere la procedura di infrazione il Governo, con il decreto-legge n. 1 del 2012 (decreto-legge cosiddetto «liberalizzazioni»), ha introdotto nel nostro ordinamento disposizioni volte al recepimento della normativa europea, senza tuttavia disciplinare il regime transitorio relativo ai contratti di programma in fase di definizione. A tal proposito, rammenta che nel parere favorevole espresso da questa Commissione sul citato schema di decreto legislativo era stata posta, tra le altre, la condizione che fosse fissato con chiarezza un regime transitorio per assicurare la salvaguardia dei contratti di programma in corso di definizione, al fine di evitare che una situazione di incertezza sulla disciplina applicabile si potesse riflettere negativamente sugli investimenti programmati dai gestori aeroportuali.

Il comma 2 dell'articolo 22 del presente decreto-legge colma tale lacuna, facendo salve dall'applicazione della nuova disciplina le procedure concernenti la stipula dei contratti di programma in corso che dovranno comunque concludersi entro il 31 dicembre 2012. La relazione illustrativa al disegno di legge di conversione del presente decreto-legge sottolinea che la norma in

esame «risponde all'esigenza di colmare, con assoluta urgenza, il vuoto legislativo determinatosi, nelle more dell'operatività del nuovo regime, in ordine alla disciplina delle procedure in corso per la conclusione dei contratti di programma tra l'ENAC e le società di gestione aeroportuali, senza peraltro incidere negativamente sull'entrata in vigore della normativa comunitaria, che viene anzi salvaguardata mediante la previsione di un termine finale certo di definizione delle procedure in corso».

Il successivo comma 3 conferma la misura dei diritti aeroportuali determinata dai contratti di programma già stipulati, prevedendo l'applicazione della normativa introdotta dal decreto-legge n. 1 del 2012 a partire dalla scadenza di detti contratti.

L'articolo 39 dispone la soppressione del requisito di idoneità fisica per avviare l'esercizio dell'attività di autoriparazione. A tal fine, viene abrogata la lettera c) del comma 1 dell'articolo 7 della legge n. 122 del 1992, che includeva fra i requisiti personali, richiesti ai responsabili tecnici delle imprese di autoriparazione, l'idoneità fisica all'esercizio dell'attività, da comprovare mediante certificazione rilasciata dall'ufficiale sanitario del comune di esercizio dell'attività.

L'articolo 47 reca disposizioni in materia di agenda digitale italiana. In particolare, il comma 1 contiene alcune indicazioni di principio riguardo alle azioni che il Governo assumerà in attuazione dell'agenda digitale europea. Più specificamente si stabilisce che, nel quadro delle indicazioni dell'agenda digitale europea, adottata nel 2010 dalla Commissione europea nell'ambito della Strategia 2020, il Governo persegue l'obiettivo prioritario della modernizzazione dei rapporti tra pubblica amministrazione, cittadini e imprese. In questa prospettiva, la norma prevede l'adozione di azioni coordinate per realizzare alcuni obiettivi specifici: favorire lo sviluppo di domanda e offerta di servizi digitali innovativi; potenziare l'offerta di connettività a larga banda; incentivare cittadini e imprese all'utilizzo di servizi digitali; promuovere la crescita di capacità industriali adeguate a soste-

nere lo sviluppo di prodotti e servizi innovativi. Il successivo comma 2 istituisce la cabina di regia per l'attuazione dell'agenda digitale italiana. La cabina, che si è insediata il 9 febbraio scorso, dovrà anche coordinare gli interventi pubblici volti alle medesime finalità da parte di regioni, province autonome ed enti locali. All'istituzione si provvede, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, con decreto del Ministro dello sviluppo economico, adottato di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione, il Ministro per la coesione territoriale, il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca e il Ministro dell'economia e delle finanze.

Infine, coglie l'occasione dell'esame del presente decreto-legge per richiamare l'attenzione sulla necessità di introdurre nel codice della strada alcune modifiche volte alla semplificazione delle procedure relative al pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie conseguenti a violazioni del predetto Codice. L'esigenza di introdurre tali modificazioni risulta evidente ove si consideri l'ampio divario esistente tra sanzioni accertate e sanzioni effettivamente riscosse, derivante in gran parte dal contenzioso aperto dai trasgressori nei confronti delle amministrazioni competenti. Ritiene che tale divario potrebbe essere significativamente ridotto, nel corso del tempo, attraverso diversi accorgimenti che possono essere sintetizzati nei seguenti termini: introduzione di meccanismi premiali per coloro che provvedono ad effettuare il pagamento entro brevissimi termini dalla contestazione immediata o dalla notifica, depotenziando in tal modo l'incentivo a ricorrere, come ad esempio una riduzione del 20 per cento del minimo edittale per coloro che effettuano il pagamento entro 5 giorni dalla contestazione o dalla notifica; facilitazione del pagamento consentendo l'utilizzo di strumenti elettronici, quali ad esempio il POS, sia al momento della contestazione immediata sia dopo la notifica, in modo da rendere il pagamento agevole anche in tempi rapidissimi; possibilità di notifica attraverso posta certificata con conseguente abbatti-

mento dei tempi di notifica e azzeramento delle spese di notifica a carico dei trasgressori.

Inoltre, per escludere che il pagamento attraverso strumenti elettronici determini nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, senza per altro escludere la possibilità che tali strumenti possano essere immediatamente impiegati dagli organi accertatori che già dispongono delle necessarie apparecchiature, si potrebbe prevedere che, nel caso di contestazione immediata, il conducente sia ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in forma elettronica, nella misura ridotta, solo nel caso in cui il predetto agente sia munito di idonea apparecchiatura, fermo restando che, in caso contrario, il trasgressore sarebbe comunque ammesso a godere della medesima riduzione sul minimo edittale, effettuando il pagamento, anche eventualmente in forma elettronica, entro 5 giorni.

La diffusione dell'utilizzo degli strumenti elettronici di pagamento, per altro, potrebbe essere contestualmente incentivata, prevedendo che il Ministro dell'interno, sentiti i Ministri dell'economia e delle finanze, e delle infrastrutture e dei trasporti, promuova la stipulazione di convenzioni con banche e intermediari finanziari, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Oltre a ciò, per quanto riguarda le notifiche tramite posta certificata, si potrebbe prevedere che, con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri della giustizia, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e della funzione pubblica, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, siano disciplinate le procedure per provvedere alla notifica delle violazioni al codice della strada tramite posta certificata nei confronti dei soggetti abilitati, in modo da escludere ulteriori aggravii di spesa per questi ultimi.

A tale proposito, richiama l'attenzione anche su altre disposizioni del Codice della strada che potrebbero essere oggetto

di semplificazione, come ad esempio la produzione di targhe, al momento affidata in via esclusiva al Poligrafico dello Stato.

In conclusione, nell'esprimere una valutazione complessivamente favorevole sul provvedimento in esame, si riserva di formulare una proposta di parere all'esito del dibattito.

Mario VALDUCCI, *presidente*, in ordine alle esigenze di semplificazione rappresentate dalla collega Velo relativamente al pagamento delle contravvenzioni, fa presente che esiste un grande scarto tra contravvenzioni accertate ed incassate, e che i procedimenti tesi a recuperare i crediti determinano per le amministrazioni pubbliche un enorme dispendio di risorse. Sottolinea che l'introduzione di norme volte a facilitare il pagamento delle contravvenzioni troverebbe il consenso delle Amministrazioni e dei cittadini onesti, che, nel caso di pagamento immediato, oltre a non pagare le spese di notifica, potrebbero usufruire di uno sconto sul minimo della sanzione amministrativa pecuniaria.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 11.45.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 21 febbraio 2012.

Audizione di rappresentanti di Tiscali Italia SpA sulle prospettive di realizzazione in Italia delle reti NGN.

L'audizione informale è stata svolta dalle 11.45 alle 12.20.

Audizione di rappresentanti di BT Italia SpA sulle prospettive di realizzazione in Italia delle reti NGN.

L'audizione informale è stata svolta dalle 12.20 alle 12.55.