

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di libero scambio tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Corea, dall'altra, con Allegati, fatto a Bruxelles il 6 ottobre 2010. C. 3055 Governo, approvato dal Senato. (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	122
---	-----

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione). Atto n. 159. (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni</i>)	123
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	126

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	125
---	-----

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 4 giugno 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.10.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di libero scambio tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Corea, dall'altra, con Allegati, fatto a Bruxelles il 6 ottobre 2010.

C. 3055 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

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.

Anna Maria CARLONI (PD), *relatrice*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare, in sede consultiva, il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica dell'Accordo di libero scambio tra Unione europea e Repubblica di Corea (cioè la Corea del Sud) del 2010, già approvato dal Senato. Sottolinea che l'Accordo ha natura mista in quanto investe, oltre alla politica commerciale esterna, materia di competenza esclusiva dell'Unione europea, anche altre materie di competenza degli Stati membri. Osserva che, per questo motivo risulta necessaria anche la ratifica dei singoli Stati membri dell'Unione europea. Ricorda che tutti gli altri Stati membri hanno già proceduto alla ratifica dell'Accordo. Dal 1° luglio 2011 l'Accordo è entrato provvisoriamente in vigore limitatamente alla parte di com-

petenza esclusiva dell'Unione europea.

Rileva che l'Accordo mira a promuovere l'aumento dell'interscambio commerciale di beni, servizi e flussi di investimento attraverso la creazione di una zona di libero scambio, in conformità alle disposizioni dell'Accordo generale sulle tariffe doganali e il commercio (GATT 1994). A tal fine, viene prevista la rimozione della quasi totalità degli ostacoli tariffari tra le due economie (circa il 97 per cento delle tariffe industriali e agricole in 5 anni) e l'eliminazione di un'ampia gamma di ostacoli non tariffari, attraverso l'adeguamento di standard e regolamentazioni in numerosi settori chiave per gli interessi europei. Tra i settori oggetto dell'accordo che rivestono una particolare rilevanza per l'economia europea (e italiana) vi sono quelli dell'auto, del tessile e dell'elettronica di consumo. Anche con riferimento a tali settori l'Accordo, al Capo 3, prevede la possibilità che le parti facciano ricorso a misure di salvaguardia bilaterali qualora, in seguito all'applicazione dell'Accordo, la riduzione o la soppressione di un dazio doganale causi o minacci di causare un grave pregiudizio all'industria nazionale di una delle parti che produce merci simili o concorrenti. Anche a tal fine è istituito un gruppo di lavoro bilaterale. L'Accordo, inoltre, apre i rispettivi mercati nel settore dei servizi e degli investimenti, oltre a prevedere a carico delle parti un vasto impegno in materia di protezione della proprietà intellettuale, di apertura del mercato degli appalti pubblici, di politica della concorrenza e degli aiuti di Stato e di sviluppo sostenibile.

Osserva che l'intesa costituisce, per numero di ambiti toccati e valore economico complessivo, il più ampio accordo di libero scambio mai negoziato dall'Unione con un Paese terzo e costituisce il primo accordo conforme alla strategia «*Global Europe: competing in the world*», lanciata dalla Commissione europea nel 2006, con l'obiettivo di accrescere il peso e la competitività globale delle imprese europee attraverso la conclusione di accordi di

libero scambio con i partner economici più rilevanti e la penetrazione commerciale nei nuovi mercati emergenti.

Per quanto concerne gli aspetti di competenza della IX Commissione, segnala che il Capo 7 dell'Accordo, include tra le tipologie di commercio di servizi oggetto di liberalizzazione tra le Parti anche i servizi informatici, postali e di telecomunicazione, il commercio elettronico e il trasporto marittimo internazionale. Al riguardo viene istituito un comitato per il commercio di servizi, lo stabilimento e il commercio elettronico. Inoltre, in base all'articolo 7.16 le parti si impegnano a riesaminare, nel termine di tre anni dall'entrata in vigore dell'Accordo, il quadro giuridico degli investimenti nel settore dei servizi, nonché le condizioni e il flusso degli investimenti reciproci, impegnandosi ad avviare negoziati volti a superare gli impedimenti emersi.

Anticipa che, in considerazione delle finalità di eliminazione degli ostacoli agli scambi commerciali perseguite dal disegno di legge in esame, intende proporre su di esso un parere favorevole.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.20.

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 4 giugno 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 14.20.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione).

Atto n. 159.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 20 maggio 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.

Pierdomenico MARTINO (PD), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con condizioni (*vedi allegato*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO concorda con la proposta di parere del relatore.

Vincenzo GAROFALO (AP), nell'esprimere apprezzamento nei confronti del relatore per aver tenuto conto in misura significativa, nella propria proposta di parere, delle osservazioni che erano state sollevate dai rappresentanti dell'Autorità di regolazione dei trasporti nell'audizione da essi svolta, chiede le motivazioni per le quali non sono stati invece ripresi nella proposta di parere i rilievi formulati dall'Autorità riguardo all'esigenza di prevedere che anche le maggiorazioni dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e l'applicazione da parte del gestore di canoni più elevati per il trasporto ferroviario ad alta velocità, disciplinati all'articolo 18 dello schema in esame, avvengano nel rispetto dei criteri definiti dall'organismo di regolazione.

Arianna SPESSOTTO (M5S) chiede al presidente le motivazioni per le quali la Commissione esprimerà il parere sull'atto in esame nella giornata odierna piuttosto che la prossima settimana, come era stato stabilito nella riunione dell'Ufficio di presidenza del 21 maggio. Rileva che l'anticipazione dell'espressione del parere rende di fatto impossibili gli approfondimenti sullo schema in esame da parte dei componenti del proprio Gruppo.

Michele Pompeo META, *presidente*, fa presente che il Governo ha segnalato nel frattempo l'esigenza che le Commissioni parlamentari si esprimano sull'atto in esame quanto più tempestivamente possibile, anche in considerazione del fatto che la procedura di infrazione aperta dal 2008 potrebbe comportare l'obbligo per l'Italia di pagare una sanzione pecuniaria molto pesante. Dal momento che i termini per l'espressione del parere sono scaduti il 25 maggio scorso, il Governo si trova nell'esigenza di procedere all'approvazione definitiva del decreto legislativo nel Consiglio dei ministri che sarà convocato all'inizio della prossima settimana. Pertanto, se la Commissione non procederà all'espressione del parere nella seduta odierna, non sarà più possibile esprimerlo in una seduta successiva. Per questa ragione non può fare a meno di anticipare alla seduta odierna la votazione sulla proposta di parere.

Arianna SPESSOTTO (M5S) insiste sulla necessità che vengano rispettate le decisioni assunte in sede di Ufficio di presidenza riguardo ai tempi di esame dei provvedimenti.

Michele Pompeo META, *presidente*, pur concordando in via generale con l'osservazione della collega Spessotto, ritiene che nel caso dello schema in esame sia preferibile che la Commissione anticipi l'espressione del parere, piuttosto che rinunciare ad esprimerlo.

Diego DE LORENZIS (M5S) chiede alla presidenza di valutare la possibilità che la Commissione esprima il parere in un'apposita seduta fissata nella giornata di lunedì prossimo.

Michele Pompeo META, *presidente*, ribadisce che la Commissione non può che esprimere il proprio parere nella seduta odierna. Osserva, peraltro, che la materia oggetto dello schema in esame è ampiamente conosciuta dalla Commissione, trattandosi del recepimento di una direttiva di rifusione di disposizioni già recepite nel-

l'ordinamento nazionale, e sottolinea che la Commissione ha avuto un tempo congruo per approfondire lo schema di decreto, come dimostra il fatto che è stata effettuata l'audizione dell'Autorità di regolazione dei trasporti ed è stata acquisita la documentazione scritta trasmessa dagli operatori del settore.

Vincenzo GAROFALO (AP) ricorda la richiesta di chiarimento da lui avanzata, sollecitando nuovamente il relatore ad indicare le ragioni per cui non sono state recepite nel parere le osservazioni formulate dall'Autorità con riferimento all'articolo 18.

Pierdomenico MARTINO (PD), *relatore*, giudica equilibrata la propria proposta di parere, che ribadisce in via generale il principio dell'indipendenza e dell'autonomia dell'organismo di regolazione.

Michele Pompeo META, *presidente*, ritiene, ad integrazione e conferma di

quanto indicato dal relatore, che le osservazioni formulate dall'organismo di regolazione in relazione all'articolo 18 siano di fatto assorbite dalle previsioni dell'articolo 17, come confermate dal parere, che attribuiscono all'Autorità di regolazione dei trasporti il potere di definire i criteri sulla base dei quali saranno determinati i canoni di accesso da parte del gestore della rete ferroviaria.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni del relatore (*vedi allegato*).

La seduta termina alle 14.50.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.50 alle 15.

ALLEGATO

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione) (Atto n. 159).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni,

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione) (Atto n. 159);

premesso che:

lo schema di decreto in esame intende dare attuazione alla direttiva 2012/34/UE del Parlamento e del Consiglio europeo, che istituisce uno spazio unico europeo per il trasporto ferroviario, al fine di agevolare il trasporto ferroviario tra gli Stati membri dell'Unione europea, promuovendo lo sviluppo della competizione e la libera circolazione di persone e merci;

con tale direttiva, si è proceduto in pratica alla rifusione in un unico testo delle precedenti direttive comunitarie che costituivano il cosiddetto « primo pacchetto ferroviario » recepito nell'ordinamento italiano con il decreto legislativo n. 188 del 2003, che viene ora integralmente sostituito dallo schema in esame. Lo schema, inoltre, assorbe anche le disposizioni di regolazione delle reti e dei servizi ferroviari nel tempo collocate in ulteriori provvedimenti normativi, che vengono quindi abrogati;

rilevato che:

il provvedimento in esame dovrebbe confermare i principi di autonomia e indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie, non-

ché di indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura nella determinazione e riscossione dei canoni e nell'assegnazione di capacità dell'infrastruttura, di libertà di accesso al mercato dei trasporti per ferrovia a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti;

lo schema di decreto identifica l'organismo di regolazione per il settore del trasporto ferroviario previsto dall'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE nell'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni e integrazioni;

osservato che:

è certamente apprezzabile che lo schema in esame, nel recepire la direttiva 2012/34/UE, proceda a un aggiornamento complessivo della disciplina di settore, in quanto ciò garantisce una normativa più organica, più coerente e più stabile nel tempo, prevenendo incertezze interpretative e applicative, a garanzia di tutti i soggetti operanti nel settore ferroviario;

a tal fine, appare essenziale individuare procedure efficienti ed efficaci per assicurare, nel rispetto delle reciproche competenze, una leale collaborazione fra tutti gli attori del sistema ferroviario nazionale, Ministeri competenti, organismo di regolazione, gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie, introducendo tuttavia modifiche all'attuale assetto regolatorio e organizzativo che possano rafforzare

l'equilibrio e l'indipendenza tra i predetti soggetti, alla luce anche dei principi sanciti dal diritto dell'Unione europea;

tale condizione risulta rilevante soprattutto ai fini dell'attività sia dell'organismo di regolazione, ossia dell'Autorità di regolazione dei trasporti, che deve poter operare « in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione », così come previsto attualmente dall'articolo 37, comma 1, del citato decreto-legge n. 201 del 2011, sia del gestore dell'infrastruttura, così come previsto dagli articoli 4 e 29 della direttiva 2012/34/UE;

valutato in particolare che:

l'articolo 14, comma 1, del provvedimento in esame attribuisce all'Autorità di regolazione dei trasporti il potere di emanare « indicazioni » in ordine al contenuto e all'aggiornamento del prospetto informativo della rete elaborato dal gestore dell'infrastruttura; tuttavia, per esercitare in maniera efficace i suoi compiti l'Autorità, in quanto organismo di regolazione, dovrebbe godere anche di effettivi poteri di « prescrizione », come già previsto dal vigente articolo 13, comma 1, del decreto legislativo n. 188 del 2003;

l'articolo 17 affida all'Autorità di regolazione dei trasporti la definizione dei criteri per la determinazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi. I criteri di imposizione e le relative deroghe dovrebbero essere fissati in maniera indipendente, ferma restando l'esigenza di un'opportuna consultazione con i Ministeri competenti, come previsto dallo schema in esame, al fine di stabilire tariffe adeguate e trasparenti per l'accesso alla rete e per i servizi sia per il gestore dell'infrastruttura che per le imprese ferroviarie, tenendo altresì conto delle necessarie compatibilità di finanza pubblica;

lo stesso articolo 17 deve assicurare la piena indipendenza del gestore dell'infrastruttura così come previsto dall'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE e osservato dalla Corte di Giustizia UE nella causa C-369/11;

l'articolo 37, comma 14, dello schema di decreto in titolo fissa un tetto massimo alle sanzioni che l'Autorità può irrogare che, per le violazioni più gravi di cui alle lettere a) e b), potrebbe non risultare congruo ai fini dell'efficacia delle sanzioni stesse;

considerata l'esigenza di garantire un'effettiva liberalizzazione del mercato ferroviario nazionale, a condizioni di reciprocità con gli altri Stati membri dell'Unione europea;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 14, comma 1, dopo la parola: « indicazioni » inserire le seguenti: « e prescrizioni »;

2) all'articolo 17, comma 1, dopo la parola « definisce » inserire le seguenti: « fatta salva l'indipendenza del Gestore della rete, ai sensi dell'articolo 11, commi 1 e 2, »;

3) all'articolo 37, comma 1, sostituire le parole da: « indipendenza » fino alla fine del comma con le seguenti: « autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione »;

4) in relazione all'articolo 37, comma 14, il Governo addivenga ad un regime sanzionatorio più congruo, in modo da assicurare il giusto temperamento tra le esigenze di effettività e quelle di proporzionalità delle sanzioni.